

Pro gradu -tutkielma
Suunnittelumaantiede

HELSINGIN KÄVELYKESKUSTAN SUUNNITTELU
YDINKESKUSTAN KADUNVARSILIIKEYRITTÄJIEN NÄKÖKULMASTA

Ilkka Oikarinen

2008

Ohjaaja: Mauno Kosonen

HELSINGIN YLIOPISTO
MAANTIETEEN LAITOS

PL 64 (Gustaf Hällströmin katu 2)
00014 Helsingin yliopisto

Tiedekunta/Osasto – Fakultet/Sektion) Faculty		Laitos – Institution) Department	
Matemaattis-luonnontieteellinen tiedekunta		Maantieteen laitos	
Tekijä – Författare) Author			
Ilkka Oikarinen			
Työn nimi – Arbetets title) Title			
Helsingin kävelykeskustan suunnittelu ydinkeskustan kadunvarsiliikeryittäjien näkökulmasta			
Oppiaine – Läroämne) Subject			
Suunnittelumaantiede			
Työn laji – Arbetets art) Level		Aika – Datum – Month and Year	
Pro Gradu –tutkielma		Huhtikuu 2008	
		Sivumäärä – Sidoantal – Number of Pages	
		82 + liitteet 4 s.	
Tiivistelmä – Referat) Abstract			
<p>Aiempien tutkimusten mukaan keskustayrittäjien kielteinen asenne on olennaisesti vaikeuttanut kävelykatujen toteuttamista kaupunkikeskustoissa. Yrittäjät pelkäävät ostokykyisten asiakkaiden kaikkoon ja liikevaihton-sa pienenevän kävelykeskustauudistusten myötä. Yrittäjien kielteiset asenteet ovat usein myös painottuneet suuriin kaupunkeihin. Etenkin ydinkeskustassa sijaitsevat kadunvarsiliikeryittäjät ovat kokeneet kävelykadut ongelmiksi.</p> <p>Tämän tutkimuksen tavoitteena on selvittää, mikä on ydinkeskustan kadunvarsiliikeryittäjien näkemys Helsingin kävelykeskustan suunnittelusta, millaisena ydinkeskustan kadunvarsiliikeryittäjät näkevät sijaintikatunsa kävelykeskustan suunnittelupäämäärien kautta tarkasteltuna, ja onko kävelykatuyrittäjien ja kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevien yrittäjien näkemysten välillä eroja. Taustana tälle tarkastellaan Helsingin kävelykeskustaa pohjoismaisessa kontekstissa, ja käydään läpi Helsingin kävelykeskustan suunnittelun ja rakentumisen historiaa ja päämääriä.</p> <p>Tutkimuksen aineisto koostuu Helsingin ydinkeskustan kadunvarsiliikeryittäjille tehdystä kyselystä, kävelykeskustoihin liittyvistä tutkimuksista ja selvityksistä, kaupunkisuunnitteluun ja -tutkimukseen liittyvästä tutkimuskirjallisuudesta, sanomalehtiartikkeleista, ydinkeskustassa tehdystä empiirisestä havainnoinnista ja kahdesta asiantuntijahaastattelusta. Kyselyaineistoa analysoidaan tutkimuksessa tilastollisten menetelmien avulla.</p> <p>Helsingin kävelykeskustan suunnittelu ja rakentuminen on ollut pitkälinen prosessi. Vuoden 1989 kävelykeskustan periaatesuunnitelmasta on konkretisoitunut Kluuvikatu ja Mikonkatu. Keskustatunneli-hanke on vaaka-laudalla, minkä vuoksi kävelykeskustan uuden periaatesuunnitelman toteutuminen on epävarmaa. Kävelykeskustan rakentuminen kuitenkin etenee. Keskuskatu ja Kalevankadun itäpää muutetaan kävelykaduiksi ja ydinkeskustan jalankulkuympäristöä parannetaan ja kehitetään jatkuvasti. Tällä hetkellä kävelykeskustan suunnittelun painopiste on Aleksanterinkadun kortteleiden ympäristössä, ja suunnittelun tärkeimpiä päämääriä ovat viihtyisyyden, turvallisuuden, kaupallisen vetovoimaisuuden ja saavutettavuuden parantaminen.</p> <p>Kyselyyn vastanneiden yrittäjien mielestä kävelykeskustaa tulisi laajentaa, sillä laajemman kävelykeskustan nähdään kasvattavan liikevaihtoa ja lisäävän yleisesti ydinkeskustan vetovoimaa. Kävelykatuyrittäjien näkemykset kävelykeskustan suunnittelusta ja kehittämisestä olivat kävelykatujen ulkopuolisia yrittäjiä kielteisempiä. Em. yrittäjien asenteisiin vaikuttavat oletettavasti tutkituilla kävelykaduilla ilmenneet ongelmat. Kyse voi myös olla siitä, että uusien kävelykatujen rakentaminen haittaa kävelykatujen saavutettavuutta. Kadunvarsiliikeryittäjien yleinen suhtautuminen kävelykeskustan kehittämiseen ja suunnittelupäämääriin on kuitenkin pääosin positiivista.</p> <p>Jatkotutkimuksen kannalta olisi kiinnostavaa selvittää, onko muiden ydinkeskustassa toimivien yritysten, kuten esimerkiksi tavaratalojen ja kauppakeskusten johdon ja kiinteistösijoittajien ja -omistajien suhtautuminen kävelykeskustan kehittämiseen myös positiivista. Tämän lisäksi olisi mielenkiintoista selvittää keskustan käyttäjien ja keskustassa asuvien asenteita kävelykeskustan suunnitteluun, ja verrata tuloksia tässä tutkimuksessa selvitettyihin kadunvarsiliikeryittäjien näkemyksiin.</p>			
Avainsanat – Nyckelord) Keywords			
kävelykeskusta, kävelykatu, yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelu, ydinkeskusta, kadunvarsiliikeryittäjät			
Säilytyspaikka – Förvaringställe – Where deposited			
Kumpulan tiedekirjasto			
Muita tietoja) Övriga uppgifter) Additional information			

Tiedekunta/Osasto – Fakultet/Sektion) Faculty		Laitos – Institution) Department	
Faculty of Science		Department of Geography	
Tekijä – Författare) Author			
Ilkka Oikarinen			
Työn nimi – Arbetets titel) Title			
Planning of the Car-Free Zones in the Helsinki City Center - Point of View of the Storefront Owners			
Oppiaine – Läroämne) Subject			
Planning Geography			
Työn laji – Arbetets art) Level		Aika – Datum – Month and Year	Sivumäärä – Sidoantal – Number of Pages
Master's Thesis		April 2008	82 + appendices 4 p.
Tiivistelmä – Referat) Abstract			
<p>According to the recent studies, the negative attitude of the entrepreneurs is one of the main barriers in the development of the car-free zones in the city centers of Finland. Entrepreneurs in the city center are afraid of losing their income due to the limited private car use in the city centers. The negative attitudes of entrepreneurs are the most common in the larger cities of Finland. Especially the small storefronts have regarded the building of car-free zones as a negative feature.</p> <p>This research explored the development of the planning of car-free zones in the Helsinki city center, the goals of the planning and how the planning and developing of car-free zones and pedestrian streets is seen by the storefronts located in the city center.</p> <p>The main research material was collected by a questionnaire from the storefront owners located in the city center of Helsinki. Other research material consisted of two specialist interviews, empirical observations, studies and researches concerning pedestrian areas and car-free zones, research literature concerning urban planning and urban studies and newspaper articles. The collected questionnaire data was analyzed statistically using cross-tabulation.</p> <p>The development of the car-free zones in the Helsinki city center has been long and winding process. Only two streets from the 1989 car-free zone guideline plan have been changed to pedestrian streets. However, the development and the building of pedestrian streets is proceeding. Two streets in the city center are about to turn to pedestrian streets within the next three years. Pedestrian areas are under continuous improving as well. The focus of the development of car-free zones is at the moment around the Aleksanterinkatu blocks on the east side of the Central Business District of Helsinki.</p> <p>According to the results, the building and developing of pedestrian areas is seen positively by most of the respondents. Respondents see that the pedestrian areas affect the performance of their business positively. A small majority of the respondents considers that private car use in the city centre of Helsinki should be prevented. The storefronts located in pedestrian streets see the development of the pedestrian areas more negatively than storefronts located outside of the pedestrian streets. The reasons behind the negative attitudes are possibly the problems appeared in the pedestrian streets. The results confirm that in order to develop a functional pedestrian street the strategy has to be comprehensive. In the worst case, pedestrian streets outside of the main pedestrian area may even complicate the business performance of the storefronts.</p> <p>In future it would be interesting to examine how the other firms located in the Helsinki city center, e.g. department stores, shopping centers, developers and real estate firms see the planning of pedestrian areas. City dwellers and people living in the city center would be interesting to integrate into the study as well and compare the results with results from this study.</p>			
Avainsanat – Nyckelord) Keywords			
car-free zone, pedestrian street, urban planning, city center, storefronts			
Säilytyspaikka – Förvaringställe – Where deposited			
University of Helsinki, Kumpula Science Library			
Muita tietoja) Övriga uppgifter) Additional information			

SISÄLLYS

1. JOHDANTO	5
1.1. Tausta	5
1.2. Tutkimuksen tavoitteet ja rakenne	6
1.3. Aiemmat aiheesta tehdyt tutkimukset	7
1.4. Tutkimusalueen esittely ja rajaus	9
1.5. Tutkimusaineisto ja -menetelmät	14
2. TUTKIMUKSEN KESKEISET KÄSITTEET	16
2.1. Kävelykeskusta	16
2.2. Kävelykatu	17
2.3. Yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelu	17
2.4. Kadunvarsiliikeryttäjät	19
3. KÄVELYKESKUSTAT POHJOISMAISESSA KONTEKSTISSA	20
3.1. Katsaus pohjoismaisten kävelykeskustojen historialliseen kehitykseen	20
3.2. Pohjoismaisten kävelykeskustojen kaupallinen rakenne	22
3.3. Esimerkkejä pohjoismaisten pääkaupunkien kävelykeskustoista	23
3.3.1. Kööpenhamina	23
3.3.2. Oslo	25
3.3.3. Tukholma	26
3.3.4. Helsingin kävelykeskusta pohjoismaisessa kontekstissa	26
3.4. Kävelykeskustan merkitys ydinkeskustan vetovoimalle	27
4. HELSINGIN KÄVELYKESKUSTAN SUUNNITTELU JA RAKENTUMINEN	29
4.1. Kronologinen katsaus Helsingin kävelykeskustan suunnitteluun ja rakentumiseen	29
4.1.1. Suuresta liikennetutkimuksesta kävelykeskustan periaatesuunnitelmaan	30
4.1.2. 1990-luku ja suunnitelmien tyrehtyminen	34
4.1.3. Kävelykeskustan suunnittelu 2000-luvulla	35
4.2. Helsingin kävelykeskustan suunnittelun päämäärät	39
4.2.1. Turvallisuus ja viihtyisyys	39
4.2.2. Kaupallinen vetovoimaisuus ja saavutettavuus	41
4.2.3. Keskustatunnelin merkitys kävelykeskustan suunnittelussa	44
4.2.4. Huoltoliikenteen sujuvuus	46
5. KADUNVARSILIIKEYRITTÄJIEN NÄKEMYKSET HELSINGIN KÄVELYKESKUSTAN SUUNNITTELUSTA JA KEHITTÄMISESTÄ	48
5.1. Kyselyn vastaajaprofiili	48
5.2. Vastaajien näkemykset sijaintikadustaan kävelykeskustan suunnittelupäämäärien kautta tarkasteltuna	50
5.2.1. Turvallisuus ja viihtyisyys	50
5.2.2. Kaupallinen vetovoimaisuus ja saavutettavuus	53
5.2.3. Huoltoliikenne	59
5.3. Vastaajien näkemykset Helsingin kävelykeskustan suunnittelusta ja kehittämisestä kokonaisuutena	62
6. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	74
LÄHDELUETTELO	77

LIITE 1

1. JOHDANTO

1.1. Tausta

Helsinki on ainoa pohjoismainen pääkaupunki, josta puuttuu laaja ja yhtenäinen kävelykeskusta. Esimerkiksi Tukholma ja Kööpenhamina ovat molemmat kuuluisia viihtyisistä kävelykeskustoistaan. Miksi siis Helsinkiin ei ole muodostunut kunnollista kävelykeskustaa? Tämä kysymys mielessäni aloin kiinnostua Helsingin kävelykeskustan suunnittelusta. Toinen mielenkiintoani lisäävä seikka oli aiheen ajankohtaisuus. Kävelykeskustasta ja siihen kytkeytyvästä keskustatunnelista on käyty vilkasta keskustelua tiedotusvälineissä ja internetin keskustelupalstoilla viime vuosina. Lopullisen innostuksen gradun aloittamiseksi sain kesällä 2007 työskennellessäni Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa suunnitteluharjoittelijana ydinkeskustan kehittämisprojektissa.

Ideaa yhtenäisestä kävelykeskustasta on kehitelty Helsingissä jo 1960-luvun lopulta lähtien. Ensimmäinen kävelykatukokeilu tehtiin Aleksanterinkadulla vuonna 1970. Nykyisen Helsingin kävelykeskustan voidaan nähdä koostuvan Iso Roobertinkadusta, Mikonkadusta, Kluuvikadusta, Salomonkadusta, Olavinkadusta, Jaakonkadusta, Antinkadusta, Kampin keskuksen edustalla sijaitsevasta Narinkkatorista, Lasipalatsin aukiosta ja Tennispalatsin aukiosta. Kävelykeskusta on tärkeä elementti ydinkeskustan kilpailukykyä kehitettäessä. Kävelykeskustaa voidaan pitää myös yhtenä Sotaraudan & Mustikkamäen (2001) luonnehtimista alueellisen kilpailukyvyn elementeistä (asuin- ja elinympäristön laatu). Hyvin toteutettu ja yhtenäinen kävelykeskusta edistää kaupungin asuin- ja elinympäristön laatua, ja toimii siten koko kaupungin kilpailukykyä kasvattavana elementtinä.

Etenkin kaupunkikeskustojen liikeyrittäjät ja kiinteistönomistajat ovat usein vastustaneet kävelykeskustoja. Kävelykatutyöryhmän mietinnön (1984: 24) mukaan kävelykatujen toteuttamista vaikeuttaa ensisijaisesti yrittäjien kielteinen asenne. Yrittäjät pelkäävät ostokykyisten asiakkaiden kaikkiaan ja liikevaihtonsa pienevän kävelykeskustauudistusten myötä. Yrittäjien kielteiset asenteet ovat myös usein painottuneet suuriin kaupunkeihin, joissa aiheesta on käyty paljon keskustelua (Heikkilä et al. 1996: 22). Etenkin ydinkeskustassa sijaitsevat kadunvarsiliikkeyrittäjät ovat kokeneet kävelykadut ongelmiksi (Forssén 2008). Viime vuosina tehtyjen tutkimusten mukaan kävelykadut ovat kuitenkin osoittautuneet monin tavoin menestyksekkäiksi kauppapaikoiksi ja kasvattaneet etenkin kadunvarsiliikkeiden liikevaihtoa. Jalankulkijoiden määrä katutilassa lisääntyy 30 – 100 prosenttia kävelykaduksi muuttumisen jälkeen, mikä heijastuu myös kävelykatujen varrella sijaitsevien yritysten myyntiin. Ulkomaisten tutkimusten mukaan kävelykadun rakentaminen on kasvattanut kadunvarsiliikkeiden liikevaihtoa jopa 20 – 30 prosenttia (Alku 2004: 28; Santasalo & Heusala 2002b).

1.2. Tutkimuksen tavoitteet ja rakenne

Tässä tutkimuksessa Helsingin kävelykeskustaa tarkastellaan ydinkeskustassa sijaitsevien kadunvarsiliikeryttäjien näkökulmasta. Kyseinen ryhmä valittiin tutkimuksen kohderyhmäksi pääasiassa kolmesta syystä. Ensinnäkin kadunmuuttaminen kävelykaduksi vaikuttaa tutkimusten mukaan etenkin kadunvarsiliikeryttäjien toimintaedellytyksiin sijaintikadullaan. Toiseksi, kadunvarsiliikkeet ovat kaupallisesti toimivan kävelykadun olennainen elementti. Ne lisäävät kävelykatujen vetovoimaa ja tutkimusten mukaan kaupallinen toiminta kävelykaduilla on vilkkainta siellä, missä on paljon pieniä erikoisliikkeitä (Heikkilä et al. 1996: 32). Kolmas syy valintaan oli se, että kartoitin kesällä 2007 kaupunkisuunnitteluvirastossa työskennellessäni ydinkeskustan kadunvarsiliikkeiden sijaintipaikat. Täten minulla oli valmiina aineistoa tutkimukseni toteuttamiseksi.

Tutkimuksen keskeisinä tavoitteina on selvittää:

- kuinka Helsingin kävelykeskustan suunnittelu ja rakentuminen ovat kehittyneet ensimmäisistä suunnitelmista tähän päivään saakka.
- minkälaisiin päämääriin kävelykeskustan suunnittelulla pyritään.
- millaisena ydinkeskustan kadunvarsiliikeryttäjät näkevät sijaintikatunsa kävelykeskustan suunnittelupäämäärien kautta tarkasteltuna, ja onko yrittäjien näkemysten välillä eroja sijainnista riippuen.
- mikä on kadunvarsiliikeryttäjien näkemys Helsingin kävelykeskustan suunnittelusta kokonaisuutena.

Tutkimuksen rakenne koostuu kuudesta luvusta:

- Ensimmäisessä luvussa luodaan katsaus aiempiin kävelykeskustoista tehtyihin tutkimuksiin, esitellään tutkimuksessa käytetty aineisto ja tutkimuksen kohdealue ja käydään läpi tutkimuksessa käytetyt menetelmät.
- Toisessa luvussa käydään läpi tutkimuksen kannalta keskeiset käsitteet, joita ovat kävelykeskusta, kävelykatu, yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelu ja kadunvarsiliikeryttäjät.
- Tutkimuksen kolmannessa luvussa syvennyttään kävelykeskustoihin pohjoismaisessa kontekstissa. Monissa pohjoismaisissa kaupungeissa on paneuduttu ansiokkaasti kävelykeskustojen kehittämiseen. Pohjoismaiset kaupungit ovat myös monella tapaa samankaltaisia. Täten Helsingin kävelykeskustaan ja sen suunnitteluun liittyvää problematiikkaa ymmärtääkseen on

nähdäkseni ymmärrettävä myös laajemmalti kävelykeskustoihin liittyvää keskustelua. Luvussa luodaan katsaus pohjoismaisten kävelykeskustojen historialliseen kehitykseen ja kaupalliseen rakenteeseen, käydään läpi muutamia esimerkkejä pohjoismaisista kävelykeskustoista ja pohditaan, mikä merkitys kävelykeskustalla on ydinkeskustan vetovoiman kehittämisessä yleisesti.

- Neljännessä luvussa keskitytään Helsingin kävelykeskustaan ja sen suunnitteluun. Luvun ensimmäisessä kappaleessa tarkastellaan Helsingin kävelykeskustan suunnittelua ja rakentumista 1960-luvulta tähän päivään saakka. Luvun toisessa kappaleessa käydään läpi Helsingin kävelykeskustan suunnittelun päämääriä.
- Viidennessä luvussa esitellään ydinkeskustan kadunvarsiliikeryittäjille suunnatun kyselyn tuloksien verraten niitä neljännessä luvussa esitettyihin teemoihin. Luku jakautuu kolmeen pääkappaleeseen, joista ensimmäisessä esitellään kyselyyn vastanneiden vastaajaprofiili. Toisessa kappaleessa käydään läpi kadunvarsiliikeryittäjien näkemyksiä sijaintikadustaan kävelykeskustan suunnittelupäämäärien kautta tarkasteltuna. Luvun viimeisessä kappaleessa tarkastellaan kadunvarsiliikeryittäjien näkemyksiä Helsingin kävelykeskustasta ja sen suunnittelusta kokonaisuutena. Tulosten esittelyn yhteydessä analysoidaan, kuinka kävelykeskustan suunnittelupäämäärät palvelevat ydinkeskustan kadunvarsiliikeryittäjiä.
- Kuudennessa luvussa tehdään yhteenveto tutkimuksen tärkeimmistä tuloksista ja tutkimusta koskevat johtopäätökset.

Tutkimus on luonteeltaan käytännönläheistä, empiiristä ja suunnittelua palvelevaa tutkimusta

1.3. Aiemmat aiheesta tehdyt tutkimukset

Liikeryittäjien suhtautumista kävelykeskustauudistuksiin on Suomessa tutkittu jonkin verran. Usein tutkimukset ovat liittyneet laajempaan kysymykseen kaupunkikeskustojen kokonaisvaltaisesta kehittämisestä, jonka yhtenä osana kävelykeskustojen kehittäminen on nähty. Yksinomaan kadunvarsiliikeryittäjien näkökulmasta tehtyjä kävelykeskustatutkimuksia ei aikaisemmin ole tehty.

Kattavimmin kävelykeskustan ja -kadun vaikutusta kaupungin kaupalliseen rakenteeseen ja kaupungin taloudelliseen elinvoimaisuuteen Suomessa ovat tutkineet Santasalo & Heusala (2002a, 2002b). Heidän johtopäätöksensä on, että kävelykeskustat lisäävät kaupunkikeskustojen taloudellista elinvoimaisuutta, mutta aiheutta-

vat myös selkeitä muutoksia kaupunkikeskustojen kaupalliseen rakenteeseen. Kävelykaduille sijoittuvat korkeampaan myyntiin pystyvät myymälät, joilla on myös suurempi vetovoima asiakkaisiin. Täten kaikki keskustayrittäjät eivät pelkästään hyödy katujen muuttamisesta kävelypainotteiseksi. Esimerkiksi raskasta tavaraa myyvät liikkeet, kuten huonekalukaupat, kodinkoneliikkeet ja rautakaupat ovat yleensä siirtyneet pois kävelykaduilta katujen valmistumisen jälkeen.

Ensimmäisiä Suomessa tehtyjä selvityksiä, jossa tarkasteltiin liikeyrittäjien suhtautumista kävelykatuihin ja kävelykeskustauudistuksiin, on vuonna 1984 valmistunut ”Kävelykatutyöryhmän mietintö”. Siinä selvitetään kävelykatujen ja –alueiden toteutuksen edellytyksiä ja esteitä, sekä annetaan suosituksia kävelykatujen suunnittelulle ja toteutukselle. Selvityksessä päädytään siihen, että kävelykatujen kehittäminen vaikuttaa pääosin myönteisesti liikeyrittäjien toimintamahdollisuuksiin kaupunkien keskustoissa (Kävelykatutyöryhmän mietintö 1984).

Kävelykatujen vaikutuksia liike-elämän toimintamahdollisuuksiin, ja liikeyrittäjien suhtautumista kävelykeskustan suunnitteluun Helsingissä ovat tutkineet Maria Lindblom ja Timo Vuolanto. Lindblom on tutkinut Mikonkadun kävelykatu-uudistuksen vaikutuksia kadun yritysten toimintamahdollisuuksiin. Vaikutukset olivat pääosin myönteisiä. Esimerkiksi Mikonkadun maine kasvoi uudistuksen myötä, liikkeiden näkyvyys parani, asiakasvirrat kasvoivat ja liikkeiden oli mahdollisuus laajentaa toimintaansa myös kadulle. Erityisesti kahvilat ja ravintolat hyötyivät uudistuksesta ja kasvattivat liikevaihtoaan. Ainoastaan raskasta rautakauppatavaraa myyvä yritys ilmoitti toimintamahdollisuuksiensa heikentyneen. Kävelykadun haitoiksi koettiin huoltoliikenteen järjestämiseen liittyvät ongelmat ja asiaton pysäköinti (Lindblom & Vuolanto 1994; Lindblom 1995).

Kävelykeskustoja yleispiirteisesti käsitteleviä suomalaisia tutkimuksia ovat Heikkilän et al. (1994, 1996) ”Pohjoismaisia kävelykeskustoja” ja ”Suomalaisia kävelykeskustoja”. Tutkimuksissa esitellään toteutuneita suomalaisia ja pohjoismaisia kävelykeskustoja, selvitetään niiden yksilöllisiä ominaisuuksia ja syntyhistoriaa sekä tehdään havaintoja kävelykeskustarakentamisen yleisimmistä piirteistä. Tutkimuksissa käsitellään myös tämän tutkimuksen kannalta kiinnostavasti kävelykeskustarakentamisen vaikutuksia kaupunkien liike-elämään ja kaupunkien kaupalliseen rakenteeseen. Suomalaisia kävelykeskustoja käsittelevässä tutkimuksessaan kirjoittajat päätyvät johtopäätökseen, jonka mukaan kävelykeskustojen kehittymisen yhtenä merkittävänä esteenä Suomessa ovat yrittäjien kielteiset asenteet. Kiinnostavaa tämä on etenkin sen valossa, että kävelykeskustat lisäävät keskustan vetovoimaa ja kasvattavat kävelykaduilla sijaitsevien kadunvarsiliikeyrittäjien liikevaihtoa huomattavasti (Alku 2004: 28; Santasalo & Heusala 2002b).

Whitehead et al. (2006) ovat tutkineet kaupunkikeskustojen fyysisen ympäristön parantamisen vaikutuksia yritysten sijaintivalintoihin Isossa-Britanniassa. Heidän

varovainen johtopäätöksensä on, että keskustojen rauhoittaminen autoliikenteeltä on lisännyt keskustaliikkeiden liikevaihtoa. Keskustan jalankulkuympäristön parantuminen muuttaa heidän mukaansa myös asiakkaiden ostokäyttäytymistä. Kuluttajat tekevät enemmän heräteostoksia, jolloin ostaminen muuttuu shoppailuksi, ostamiseksi ostamisen vuoksi, jossa hauskuus ja mielihyvä ovat toiminnan pääsisältöjä. Myös sellaisten asiakkaiden, jotka vain katselevat mutta eivät osta, määrä kasvaa merkittävästi kävelykatu-uudistuksen jälkeen. Kävelykeskustojen kehittäminen muuttaakin kaupunkikeskustan olemusta osaltaan kauppakeskusmaiseksi. Esikaupunkikeskusten ja kehäteiden kauppakeskusten haastaminen, ja keskustan vetovoiman kasvattaminen jalankulkuympäristöä parantamalla onkin ollut yksi tärkeimpiä syitä kävelykeskustojen kehittämisen taustalla (Forssén 2008).

Tutkimukset siis osoittavat kävelykeskustojen vaikuttavan monella tapaa myönteisesti keskustayrittäjien toimintamahdollisuuksiin. Kävelykatujen positiivisia vaikutuksia ovat mm. liikkeiden näkyvyyden parantuminen, asiakasvirtojen kasvu, satunnaisostosten lisääntyminen ja liikkeiden mahdollisuudet laajentaa toimintaansa myös katutilaan. Negatiivisia vaikutuksia kävelykatujen rakentamisella on tietyille toimialoille, kuten esimerkiksi raskasta tavaraa kauppaaville liikkeille. Kävelykatujen rakentaminen muuttaa myös keskustan kaupallista rakennetta, mikä vaikuttaa jossain määrin keskustan asiakasvirtojen ohjautumiseen. Siksi jotkut kadut saattavat menettää kaupallista vetovoimaisuuttaan, asiakasvirtojen ohjautuessa uusille alueille. Kävelykeskustan voimakas laajentaminen koko ydinkeskustan alueelle saattaa myös johtaa keskustan ylikaupallistumiseen. Joskus hyvin menestyvä kauppa on lisännyt myös keskustaan tulevaa liikennettä, mikä on joskus johtanut uusien pysäköintilaitosten rakentamiseen keskustan laidalle ja ympäristön köyhtymiseen siellä (Heikkilä et al. 1996: 96).

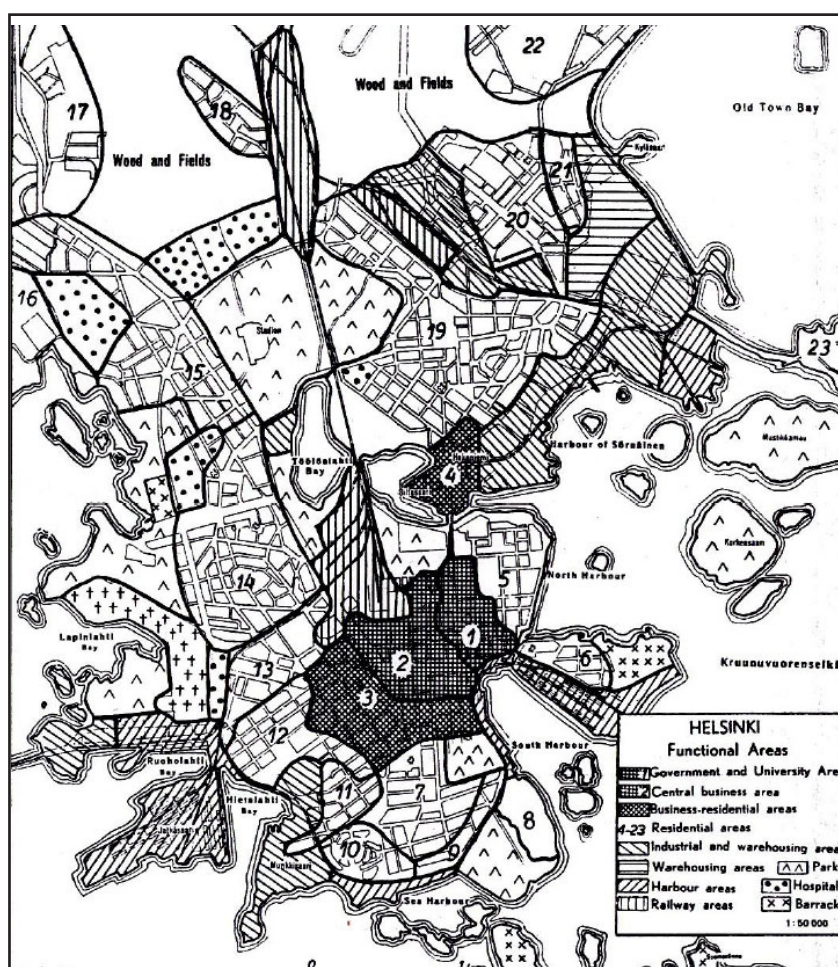
1.4. Tutkimusalueen esittely ja rajaus

Tutkimuksen kohdealueena on Helsingin ydinkeskusta. Perinteisten kaupunkimallien mukaan kaupungin ydinkeskusta on ns. Central Business District (CBD), joka on se alue kaupungista, missä ihmiset liikkuvat päivän kuluessa eniten (Haggett 2001: 451). Siellä sijaitsevat yleensä keskeisimmät kauppapaikat, ravintolat, elokuvateatterit ja museot, sekä kaupungin tärkeimmät hallintorakennukset. Los Angelesilaisen koulukunnan mukaan yhtä varsinaista kaupunkikeskustaa ei ole, vaan keskustatoiminnot sijaitsevat hajautetusti useammassa keskuksessa (Hautamäki & Siirilä 1969; Hall 2002: 5-12).

Kaupungin ydinkeskustan voi määrittää myös jäljittämällä kaupungin toiminnallisen keskipisteen. Lehtovuoren (2006) ja Mäenpään (2005) mukaan Helsingin toiminnallinen keskipiste on liikkunut aikojen kuluessa Senaatintorilta kohti länttä. Nykyään se on heidän mukaansa löydettävissä Kampin keskuksen kulmilla. Hel-

singin kaupungin tietokeskuksen mukaan Helsingin ydinkeskusta sijoittuu pääosin Kluuvin kaupunginosaan. Rautatieasema, pääposti, suurimmat tavaratalot, tärkeimpien liikepankkien ja suuryritysten pääkonttorit sekä monet yliopiston rakennukset sijaitsevat Kluuvissa (Helsinki alueittain... 2007: 35).

Ydinkeskustojen rajaamista on tutkittu kaupunkimaantieteen parissa runsaasti etenkin 1950- ja 1960-luvuilla. Leo Aarion (1952) tutkimus ”Helsinki suurkaupunkina” ja Lauri Hautamäen ja Seppo Siirilän (1969) tutkimus ”Delimiting the CBD in Finland” ovat nähdäkseni näistä tunnetuimpia Helsingin osalta tehtyjä tutkimuksia. Aario rajaa Helsingin ydinkeskustan toiminnallisiin vyöhykkeisiin, joita ovat hallinnointi- ja yliopistoalue (government and university area), liikekeskusta (central business area), liikekeskusta (central business area) ja asumiskeskusta (business-residential area) (kuva 1). Ydinkeskus-

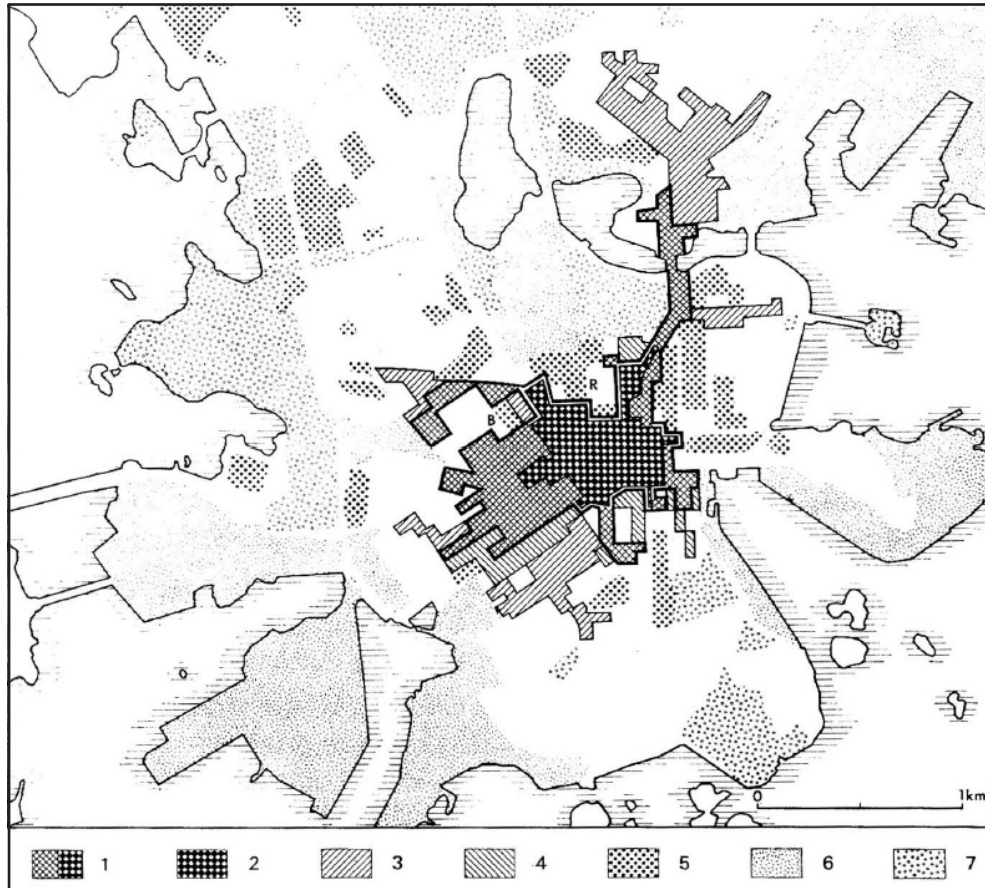


Kuva 1. Helsingin ydinkeskustan rajausmalli (Aario 1952: 54).

tan rajauskriteereiksi Aario määrittelee keskustahakuisten toimintojen sijoittumisen, joita ovat hänen mukaansa ravintolat, toimistot ja kaupan toimipisteet.

Hautamäen ja Siirilän ydinkeskustan rajausmetodi perustuu ns. CBS (Central Business Storey) – indeksiin, joka pohjautuu kauppohenkilöstön kerrosalan osuuteen kortte-

leiden maanpäällisestä kerrosalasta. Toisena rajauskriteerinä he käyttivät yritysten näyteikkunoiden prosentuaalista osuutta katutasossa korttelikohtaisesti laskettuna. Helsingin kaupallinen ydinkeskusta muodostuu heidän analyysinsä mukaan maantieteellisesti melko suppealle alueelle Mannerheimintien ympäristöön (kuva 2, Hautamäki & Siirilä 1969: 11).



Kuva 2. Ote Hautamäen & Siirilän (1969: 11) Helsingin ydinkeskustan rajausmallista. 1 = CBD, 2 = hard core, 3 = border area characterized by retail shops, 4 = border area characterized by offices, 5 = area of public buildings, 6 = industrial, storage, harbour or railway area, 7 = park area, R = railway station, S = bus station

Tässä työssä tutkimusalueen rajausta pohjautuu pääosin Santasalon & Heusalan (2002a) Helsingin ydinkeskustan kaupallista rakennetta käsittelevässä tutkimuksessa laadittuun ydinkeskustan teoreettiseen rakennemalliin (kuva 3), jonka mukaan Helsingin keskusta on rajattu kaupalliseen ydinkeskustaan, kaupalliseen keskusvyöhykkeeseen ja kaupalliseen reunavyöhykkeeseen (kuva 4). Mallissa ei huomioitu Kampin keskuksen vaikutusta, joten mallia kehitettiin edelleen läntisen vyöhykkeen osalta. Santasalon & Heusalan malli on nähdäkseni perusteellisin Helsingin ydinkeskustan kaupallisesta rakenteesta tehty rajausmalli.

Kaupallinen ydinkeskusta (CSD = Central Shopping District) on rakenteeltaan hyvin tiivis eikä sitä yleensä ole tarve kasvattaa kovinkaan laajaksi. Se on keskeisten liikekortteleiden muodostama kokonaisuus. Ydinkeskustaan sijoittuvat ne erikoiskaupat ja palvelut, jotka eniten hyötyvät keskeisestä sijainnistaan. Helsingissä kaupallinen ydinkeskusta (kuvan 4 punainen alue) muodostuu Aleksanterinkadun alueen kortteleista ja Forumin ja Kampin keskuksen kortteleista Mannerheimintien länsipuolella. Alue on intensiivisintä keskusta-aluetta ja kaupallinen volyymi painottuu tälle alueelle (Santasalo & Heusala 2002a: 24–25).

Kaupallista ydinkeskustaa ympäröi kaupallinen keskusvyöhyke (SD = Shopping District). Siellä vähittäiskauppa ei ole niin intensiivistä kuin ydinkeskustassa. Liikkeiden ja liikeryppäiden väliset etäisyydet ovat pitkiä tai niiden välillä on muita toimintoja. Kaupallinen keskusvyöhyke on myös ydinkeskustaa hieman laajempi alue, liiketilaa alueella on suhteellisesti vähemmän ja toiminnot ovat hajallaan. Samalla alueen toimialarakenne kuitenkin monipuolistuu, ja erikoiskaupan pienten toimialojen ja palveluiden osuus liiketilojen käytöstä kasvaa.

Helsingissä kaupallinen keskusvyöhyke (kuvan 4 sininen alue) on monin paikoin melko kapea. Liikenneväylät rajaavat kaupallisen keskusvyöhykkeen selvästi irti ydinkeskustasta, mikä tekee siitä sen vuoksi teoreettista mallia hajanaisemman. Pohjoisessa ja luoteessa kaupallinen keskusvyöhyke rajautuu Töölönlahden viheralueisiin ja Töölön asuinalueisiin. Etelässä kaupallinen keskusvyöhyke on hyvin kapea kaistale Esplanadin puiston eteläpuolella. Länsipuolella kaupallinen keskusvyöhyke on rakenteeltaan ja toiminnaltaan vahvimmillaan. Siellä kaupallinen rakenne on tiivis ja kaupalliset toiminnot ovat sekoittuneet muiden kaupunkitoimintojen kanssa.

Muu kantakaupunki muodostaa kaupallisen reunavyöhykkeen (SF = Shopping Fringe). Siellä liiketoiminta on harvaa, tai se on keskittynyt tiettyihin pisteisiin. Helsingissä kaupallinen reunavyöhyke (kuvan 4 vihreä alue) on toiminnoiltaan laaja ja monipuolinen. Reunavyöhyke laajenee länteen ja etelään mentäessä. Tyypillistä reunavyöhykkeelle on, että sen alueelle muodostuu paikkoja, jotka ovat kaupallisilta toiminnoiltaan monipuolisia ja intensiivisiä (Santasalo & Heusala 2002a: 24 - 26). Tällaisia paikkoja ovat esimerkiksi Fredrikinkadun luoteisosa, Iso Roobertinkadun ja Uudenmaan kadun lähiympäristö ja Korkeavuorenkadun eteläosa.

Tutkimusalueeseen sisällytettiin kaikkia kaupallisen rakennemallin vyöhykkeitä tulosten monipuolisuuden varmistamiseksi. Kaupallisen intensiteetin vähäisyyden vuoksi osa kaupallisella reunavyöhykkeellä sijaitsevista alueista rajattiin tutkimusalueen ulkopuolelle.

1.5. Tutkimusaineisto ja -menetelmät

Tutkimusaineisto koostuu kävelykeskustoihin liittyvistä tutkimuksista ja selvityksistä, kaupunkisuunnitteluun ja -tutkimukseen liittyvästä tutkimuskirjallisuudesta ja Helsingin sanomien sanomalehtiartikkeleista usean vuoden ajalta. Itse kokoama- ni aineisto koostuu kadunvarsiliikeryrittäjille tehdystä kyselystä, Helsingin keskustassa tehdystä empiirisestä havainnoinnista ja kahdesta tutkimuksen teoriapohjaa täydentäneestä asiantuntijahaastattelusta. Haastatellut asiantuntijat olivat asiamies, varatuomari Tiina Pasuri Helsingin seudun kauppakamarista ja Helsingin keskusta- projektin projektipäällikkö Ilpo Forssén Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastosta. Havainnointia tehtiin etenkin tammi- ja helmikuussa 2008 kadunvarsiliikeryrittäjille suunnatun kyselyn tekemisen yhteydessä.

Kadunvarsiliikeryrittäjille suunnattu kysely tehtiin tammi-helmikuussa 2008 viitenä arkipäivänä kello 10–17 välisenä aikana. Kysely suunnattiin 100 tutkimusalueel- la sijaitsevalle kadunvarsiyritykselle. Yritykset pyrittiin valitsemaan sen mukaan, että ne edustaisivat mahdollisimman hyvin tutkimusalueen kaupallista rakennet- ta. Otoksessa on kuitenkin suhteellisesti enemmän kävelykatuyrittäjiä, sillä alun perin kyselylomakkeessa oli muutamia ainoastaan heille suunnattuja osioita. Tä- män vuoksi em. yrittäjiä valittiin otokseen muita enemmän. Tutkimussuunnitelma kuitenkin muuttui, jonka vuoksi pelkästään kävelykatuyrittäjille suunnatut osiot poistettiin kyselylomakkeesta. Suurinta osaa yrittäjistä pyrittiin haastattelemaan yrityksen sijaintipaikalla vastausprosentin varmistamiseksi. Niihin yrityksiin, jois- sa yrityksestä vastaava henkilö ei ollut paikalla tai ei ehtinyt juuri sillä hetkellä vastaamaan, jätettiin kyselylomake myöhemmin täytettäväksi. Lomake noudettiin yrityksestä myöhemmin samalla viikolla tai seuraavan viikon aikana.

Yrittäjiä on yleisesti vaikea saada vastaamaan heille suunnattuihin kyselyihin. Esimerkiksi Santasalonen (2000: 29) kokemuksen mukaan yleinen vastausprosentti yrityksille suunnatuissa kyselyissä on noin 30 - 40. Myös tämän kyselyn kohdal- la vastauksia oli jossain määrin vaikeaa saada. Osa yrittäjistä vetosi kiireeseen ja kieltäytyi vastaamasta. Osa myös ilmaisi olevansa kyllästynyt alituisiin kyselyihin ja ilmoitti jättävänsä periaatteesta vastaamatta kaikkiin heille suunnattuihin kyse- lylomakkeisiin. Muutamissa yrityksissä jouduttiin käymään toistuvasti, ennen kuin kyselylomake saatiin kokonaan täytettynä takaisin. Toisaalta osa kyselyyn vastan- neista ilmaisi myös aidosti mielenkiintonsa kävelykeskustan suunnitteluun liittyen. Tämä oli yleistä etenkin naispuolisten yrittäjien keskuudessa. Lopulta vastauksia saatiin yhteensä 55 yrityksestä, joten vastausprosentiksi muodostui 55. Verrattaessa vastausprosenttia kesällä 2007 keräämääni paikkatietoaineistoon Helsingin ydin- keskustan kadunvarsiliikeryrityksistä huomataan, että otoksen määrä edustaa noin viittä prosenttia kaikista tutkimusalueella sijainneista kadunvarsiliikeryrityksistä (Oikarinen 2007).

Kyselylomake jakautuu neljään osaan. Kolmen ensimmäisen osion teemoja ovat kadunvarsiliikeryittäjien sijaintikadun viihtyisyys ja turvallisuus, sijaintikadun kaupallinen vetovoimaisuus ja saavutettavuus ja sijaintikadun huoltoliikenteen sujuvuus. Kyselyn neljännessä osiossa selvitetään kadunvarsiliikeryittäjien näkemyksiä Helsingin kävelykeskustasta kokonaisuutena. Kyselyn lopussa on kolme taustakysymystä vastaajan yritykseen liittyen, sekä avointa vastaustilaa kyselyn herättämille ajatuksille ja ideoille. Kyselylomake on tutkimuksen liitteenä 1.

Kyselyn analyysi tapahtui siten, että vastaukset muunnettiin numeeriseen muotoon ja syötettiin SPSS - tilasto-ohjelmaan. Kyselyn vastausten analyysi on kuvailevaa, ja siinä keskitytään pääosin vastausten prosenttimääräisiin jakaumiin. Ristiintaulukoinnin avulla selvitettiin, millaisia eroja kävelykaduilla sijaitsevien ja kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevien yritysten vastausten välillä ilmeni. Muutaman väittämän kohdalla katsottiin aiheelliseksi analysoida vastauksia myös suhteessa vastaajan sijaintiin keskustan kaupallisella vyöhykkeellä. Vastausten jakaumien analyysistä vastaajan toimialan mukaan luovuttiin vastausluokkien saamien alhaisten frekvenssien vuoksi. Otoksen koon vuoksi tutkimuksen tuloksiin on syytä suhtautua varauksin. Aineistosta tehdyt havainnot kertovat kuitenkin paljon, ja antavat signaaleja siitä, mihin suuntaan kävelykeskustaa tulisi kehittää kadunvarsiliikeryittäjien näkökulmasta. Kyselyn tekeminen yrittäjiä haastattelemalla osoittautui myös onnistuneeksi menettelytavaksi. Haastattelutilanteessa osa yrittäjistä kertoili vapaasti näkemyksistään kävelykeskustasta, ja siksi tietoa saatiin enemmän verrattuna tilanteeseen, jossa kaikki vastauslomakkeet olisi kerätty valmiiksi täytettyinä. Myös vastausprosentti olisi oletettavasti jäänyt pienemmäksi, jos kaikki vastauslomakkeet olisi vain jätetty yrittäjien täytettäväksi.

2. TUTKIMUKSEN KESKEISET KÄSITTEET

2.1. Kävelykeskusta

Englanninkielisiä vastineita kävelykeskustalle ovat termit *car-free zone*, *auto-free zone* ja *pedestrianized zone*. Kävelykeskustan mielletään olevan siis jotain sellaista, jossa autoilla ajaminen on rajoitettua tai kokonaan kiellettyä. Kävelykeskustan lähtökohta on siis alueen autottomuus. Suomalaisessakin keskustelussa kuulee usein puhuttavan autottomasta keskustasta (Keskustatunneli... 2007).

Heikkilän et al. (1996) suomalaisia kävelykeskustoja käsittelevässä teoksessa kävelykeskusta määritellään seuraavasti: *Kävelykeskusta on kaupungin keskustassa sijaitseva alue, joka koostuu usean kävelykadun ja muun kävelylle omistetun kaupunkitilan, kuten aukoiden, puistojen ja raittien kokonaisuudesta. Kortteleiden sisäiset yhteydet ja kauppakeskukset täydentävät usein kävelykeskustaa* (Heikkilä et al. 1996: 10). Heidän mukaansa kyseinen määritelmä on kuitenkin puutteellinen.

Santasalon & Heusalan (2002a) mukaan kävelykeskustat ovat osoittautuneet monissa kaupungeissa hyviksi kauppapaikoiksi. Peruslähtökohtana on ollut kaupungin tai kuntakeskuksen keskeisen kauppakadun muuttaminen kävelykeskustaksi. Tällöin kadulta on poistettu ajoneuvoliikenne ja liikenneväyliä osoittavat kynnykset ja pinnoitteet. Santasalo & Heusala painottavat myös kävelykeskustan roolia asiakkaita puoleensavetävänä tekijänä. Jalankulkijoiden määrä katutilassa kasvaa merkittävästi kadun muututtua kävelykaduksi. Asiakkaiden määrä heijastuu suoraan myös kävelykatujen yritysten liikevaihtoon. Asiakasmäärän kasvu kävelykadulla kasvattaakin kadunvarren liikkeiden myyntiä ja sitä kautta liikkeiden toimintaedellytyksiä.

Kävelykeskustan kaupallisen toimivuuden takaa se, että kävelykeskustojen ympäristössä liikkuu paljon ihmisiä. Täten kävelykeskustat sijaitsevat usein kaupunkien ydinkeskustoissa. Toisaalta myös erikokoisiin alakeskuksiin on sijoittunut kävelypainotteisia alueita. Pääkaupunkiseutua tarkasteltaessa, esimerkiksi Vantaan Tikkurilassa ja Espoon Tapiolassa sijaitsee kävelykeskustamaisia alueita.

Tässä tutkimuksessa Helsingin kävelykeskustaa ei yksiselitteisesti määritellä, vaikka se onkin tutkimuksen kohde. Eräällä tapaa kävelykeskustan voidaan nähdä koostuvan ydinkeskustan kävelykaduista ja -aukioista, joita ovat Iso Roobertinkatu, Mikonkatu, Kluuvikatu, Salomonkatu, Olavinkatu, Jaakonkatu, Antinkatu, Kampin keskuksen edustalla sijaitseva Narinkkatori, Lasipalatsin aukio ja Tennispalatsin

aukio. Helsingin kohdalla ei kuitenkaan voi puhua yhtenäisestä kävelykeskustasta, sillä kävelykadut ovat sijoittuneet pirstaleisesti eri puolille ydinkeskustaa. Tämän vuoksi kävelykeskustan määrittely on loppujen lopuksi tulkinnanvarainen kysymys.

2.2. Kävelykatu

Heikkilä et al. (1996:10) määrittelevät kävelykadun seuraavasti: *Kävelykatu on ydinkeskustassa sijaitseva yksinomaan kävelylle ja pyöräilylle (rajoitetusti myös huolto- ja tonttiliikenteelle) omistettu katu, jonka varrella ainakin rakennusten pohjakerroksessa sijaitsee liiketiloja. Kävelykatu on yleensä myös ostoskatu tai historiallisessa kaupunkiympäristössä oleva katu. Monet kävelykadut laatoitetaan torikiveyksiin, kaduille tuodaan penkkejä ja istutuksia, toisinaan patsaitakin. Jotkut kävelykadut ovat saaneet myös katulämmityksen.*

Kävelykadut voidaan luokitella erilaisiin katutyyppeihin (Kävely- ja... 2002). Tyypillisimmillään kävelykatu on ydinkeskustan ostoskatu, jota reunustaa pienkauppaa ja ravintolapalveluita tarjoava korttelikudos. Helsingissä tämänkaltaisen katu on esimerkiksi Mikonkatu. Muita kävelykatutyyppejä ovat esimerkiksi piha- ja joukkoliikennetyypiset kadut ja torimaiset kävelyalueet. Pihakadulla jalankulkija saa kulkea kadun kaikilla osilla, eikä jalankulkijoille ole erikseen erotettu jalkakäytäviä. Helsingissä Iso Roobertinkatu voidaan luokitella pihakaduksi. Joukkoliikennekatu on katu, jolla moottorikäyttöistä ajoneuvoliikennettä on rajoitettu siten, että vain joukkoliikenne on sallittu rajoituksetta. Helsingissä Aleksanterinkatu edustaa joukkoliikennetyypistä kävelykatua, jossa joukko- ja taksiliikenne on sallittua. Torimaisia kävelyalueita Helsingin ydinkeskustassa ovat esimerkiksi Salomonkatu ja Tennispalatsin aukio.

Tässä tutkimuksessa kävelykatu määritellään yksinomaan tai pääasiassa jalankulkuliikenteelle varatuksi katualueeksi, jolla voidaan sallia pyöräily ja rajoitettu huolto- ja tontille ajo. Määrittely sulkee pois joukkoliikennekadut, korttelinsisäiset katetut pasaasit ja galleriat tai kattamattomat kävelyväylät sekä katetut kauppakeskukset ja – korttelit.

2.3. Yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelu

Yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelu ovat monessa mielessä monitahoisia ja jossain määrin jopa kiistanalaisia käsitteitä. Esimerkiksi Kosonen et al. (1999: 8) toteavat kirjansa *Suunnittelualueena Suomi* ensimmäisellä sivulla kyseiseen käsitteeseen sisältyvän aina määrittelijänsä näkemyksen siitä, minkälaista yhdyskuntasuunnittelun tulisi olla. Koska näitä näkemyksiä on lähes yhtä paljon kuin suunnittelijoita, on lyhyen ja yleispätevän määrittelyn tekeminen tästä käsitteestä hankalaa.

Peter Hall (2002) on myös havainnut käsitteen määrittelyyn liittyvät ongelmat. Hän päätyy teoksessaan *Urban and Regional Planning* samanlaisen ongelman ääreen kuin Kosonen et al. (1999). Hall lähtee kuitenkin jäljittämään kyseisen käsitteen alkulähteitä ja päätyy lopulta seuraavaan määritelmään: ”Yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelu on joko spatiaalista tai fyysistä (physical). Se painottuu pikemminkin suunnitteluprosessiin kuin varsinaiseen suunnittelun lopputulokseen. Sen asiasisältö on läheisessä yhteydessä maantieteeseen sen urbaaneja ja alueellisia systeemejä käsittelevän luonteen vuoksi. Suunnittelu itsessään voidaan nähdä kuitenkin todella monimutkaisen järjestelmän hallintana, johon osallistuvat monialaiset ja taustaltaan erilaiset toimijat. Tämä laaja moniulotteisuus erottaa yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelun monesta muusta suunnittelusta yleisesti ymmärretystä toiminnasta” (Hall 2002: 3, kirjoittajan suomentama). Hall kuitenkin myöntää määritelmänsä rajallisuuden ja toteaaakin että periaatteessa hänen koko teoksensa *Urban and Regional Planning* on loppujen lopuksi vain yksi laaja määritelmä kyseiselle termille.

Suomessa kaupunkisuunnittelu yhdistetään usein virallisesti kaavoitukseen, jolla tarkoitetaan maa-alueiden käytön suunnittelua. Kaavoituksen tavoitteena on luoda edellytykset hyvälle ja toimivalle elinympäristölle. Suomessa kaavoitusta ohjaa maankäyttö- ja rakennuslaki, ja vastuu kaavoituksen toteuttamisesta on kunnilla. Kuntatason kaavamuodot ovat yleiskaava, asemakaava ja ranta-asemakaava (Valtion ympäristöhallinnon... 2006).

Kaavoituksen ohella kaupunkisuunnitteluun liittyy olennaisesti myös ns. *urban design* tai, Junttilaa (1995: 13) lainaten, kaupunkiympäristön suunnittelu, joka tarkoittaa kaupunkien julkisten katu-, tori-, aukio- ja piha-alueiden yksityiskohtaista suunnittelua. Toisaalta yhdyskunta- ja kaupunkisuunnitteluun kuuluu nähdäkseen myös monia epävirallisia elementtejä, kuten erilaisia viestintästrategioita, poliittisen prosessin hallintatapoja ja erilaisia vuorovaikutussuhteita. Suunnittelussa on myös joidenkin asiantuntijoiden mukaan perimmiltään kyse vallasta (Flyvbjerg 1998; Lapintie 2003).

Tässä tutkimuksessa kaupunkisuunnittelulla tarkoitetaan pääasiassa Helsingin kaupunkisuunnittelu-, rakennus- ja rakennusvalvontaviraston harjoittamaa suunnittelua, jonka kohteena on Helsingin kävelykeskusta. Se sisältää sekä asemakaavatasoisen kaupunkiympäristön suunnittelun, että ylempien tasojen suunnittelun, yleiskaavoituksen ja suunnittelua tukevat selvitykset ja mietinnöt.

2.4. Kadunvarsiliikeryittäjät

Kadunvarsiliikeryittäjät ovat tutkimuksessa tarkastelun keskiössä. Ne ovat katutasossa sijaitsevia yrityksiä, joiden pääsisäänkäynti aukeaa yrityksen sijaintikadulle. Ydinkeskustan tavaratalot ja kauppakeskukset on siis rajattu tutkimuksen ulkopuolelle.

Tutkimusten mukaan kadun muuttuminen kävelykaduksi vaikuttaa merkittävästi etenkin kadunvarsiliikeryittäjien toimintaan (Heikkilä et al. 1994, 1996; Lindblom 1995). Forssénin (2008) mukaan kadunvarsiliikeryittäjille on usein ominaista se, että he vastustavat kaikkea lähiympäristössään tapahtuvaa muutosta etupäässä siitä syystä, että jokainen muutos ”voi olla muutos huonompaan”. Kadunvarsiliikeryittäjien ajatusmaailmaa leimaa hänen mukaansa voimakas muutoksen pelko. Tästä syystä kyseisen ryhmän on vaikea suhtautua positiivisesti kävelykatujen rakentamiseen. Lisäksi uudistuksiin liittyvät katutyöt vaikuttavat negatiivisesti kadun kaupalliseen vetovoimaan. Tämä lisää kadunvarsiliikeryittäjien negatiivista asennoitumista kävelykatu-uudistuksiin.

Heikkilä et. al (1996) ovat jaotelleet ydinkeskustoissa esiintyvät yleisimmät kadunvarsiliikkeet seuraaviin ryhmiin: optikkoliikkeet, tekstiili- ja laukkukaupat, vaate- ja kenkäkaupat, kukkakaupat, kirja- ja lahjavarakaupat, kultasepäliikkeet, ravintolat ja kahvilat sekä muut erikoiskaupat. Oma jaotteluni perustuu samoihin luokkiin.

Helsingin ydinkeskustan kävelykaduille on keskittynyt Mannisen (2007) mukaan erityisesti symbolitalouteen nojaavia ja kulttuurisesti intensiivisiä kadunvarsiliikeryittäjiä. Hänen mukaansa keskustahakuksen symbolitalouden ydintoimialat voidaan jaotella ainakin seuraaviin: muoti, design, kirjat ja sisällöt, elämys- ja vapaaajan kulutus, yksilölliset ravintolat ja kahvilat, iltaelämän kohtauspaikat, urbaani viihdeteknologia ja luksusluokan kulutus.

Koskinen (2003) sitä vastoin puhuu ”semioottisesta liiketoiminnasta”, jolla tarkoitetaan sellaisia tuotteita myyviä yrityksiä, joiden markkina-arvosta suurin osa muodostuu sosiaalisesti ja taloudellisesti erottelukykyisistä merkeistä. Näitä ovat esim. suunnittelijan ja yrityksen nimi ja esineen (taide)historiallinen merkitys ja kauneusarvo. Semioottinen liiketoiminta on kasvanut etenkin Etelä-Helsingissä, ja tulevaisuudessa kasvun odotetaan kiihtyvän, keskiluokan vaurastuessa entisestään. Etenkin Punavuoren alueelle Iso Roobertinkadun ja Uudenmaankadun ympäristöön on sijoittunut paljon symbolitalouteen nojaavia ja kulttuurisesti intensiivisiä palveluntarjoajia. Myös Helenius-Mäki (2004) peräänkuuluttaa symbolitalouden merkitystä keskustan vetovoimaa kehitettäessä.

3. KÄVELYKESKUSTAT

POHJOISMAISESSA KONTEKSTISSA

Tässä luvussa tarkastellaan kävelykeskustaideologian kehittymistä pohjoismaisessa kontekstissa. Luvussa keskitytään pohjoismaisten kävelykeskustojen historialliseen kehitykseen, kaupalliseen rakenteeseen, käydään läpi Kööpenhaminan, Oslon ja Tukholman kävelykeskustoja ja vertaillaan niitä Helsingin kävelykeskustaan. Luvun lopussa pohditaan, mikä merkitys kävelykeskustalla on ydinkeskustan vetovoiman kehittämisessä yleisesti.

Kööpenhaminaa lukuun ottamatta esimerkit pohjautuvat osaksi Heikkilän et al. (1994) tekemään tutkimukseen ”Pohjoismaisia kävelykeskustoja”. Kööpenhaminasta kertova osuus pohjautuu pääosin Gehlin & Gemzøen (1996) tutkimukseen ”Public Spaces, Public Life”. Esimerkkikaupunkien suunnitteluviranomaisille lähetettiin myös sähköpostitse aineistopyyntö kaupunkien kävelykeskustojen suunnitteludokumentteihin liittyen. Ajankohtaista suunnitteluaineistoa saatiin Tukholmasta ja Oslosta. Esimerkiksi Tukholman keskustan kehittämiseen liittyen oli vuonna 2005 tehty selvitystyö, jossa painotettiin kävelykeskustan merkitystä keskustan kaupallisen vetovoiman kehittämisessä (Gehl Architects 2005). Kööpenhaminasta suunnitteluaineistoa ei sen sijaan ollut saatavilla.

3.1. Katsaus pohjoismaisten kävelykeskustojen historialliseen kehitykseen

Kävelykeskustat ovat levinneet nykyisin kaikkialle Eurooppaan. Ensimmäiset perustettiin Saksan Esseniin ja Kölniin maailmansotien välisenä aikana. Tosin joissain vanhojen eurooppalaisten kaupunkien keskustoissa on aina ollut kävelyalueita, sillä kaupunkien kadut ovat olleet liian kapeita ajoneuvoliikenteelle. Varsinainen kävelykatubuumi koettiin useassa Euroopan maassa 1960- ja 1970- luvuilla. Kaupunkikeskustojen kävelykadut olivat yleensä vilkkaita ostoskatuja tai historiallisesti arvokkaiden rakennuskokonaisuuksien osia. Kävelykatujen avulla pyrittiin vahvistamaan ydinkeskustan kauppakatujen kilpailukykyä suhteessa keskustan ulkopuolisiin kauppakeskuksiin. Vanhoissa ja rakennustaiteellisesti arvokkaissa kaupunkikeskustoissa ajoneuvoliikennettä rajoitettiin myös rakennussuojelullisista syistä (Brambilla & Longo 1977: 8-9; Shaw 1983, cit. Korpi 1992: 85).

Helsingissä ja monissa muissa suomalaisissa kaupungeissa kävelykeskustojen kehittäminen on ollut pohjoismaisia kaupunkeja hitaampaa. Monissa naapurimaidemme kaupungeissa kävelykeskustojen kehittäminen oli jo pitkällä, kun Helsingissä valmisteltiin vasta ensimmäisiä hankesuunnitelmia aiheeseen liittyen. Etenkin

Tanskassa yksityisautoilua on rajoitettu kaupunkien keskustoissa jo 1960-luvun lopulta lähtien, ja Kööpenhaminassa tuolloin tehdyt kaupungin keskustan kehittämiseen liittyvät strategiset linjaukset näkyvät katukuvassa tänäkin päivänä; kaupungin kävelykeskusta ”Strøget” on malliesimerkki toimivasta kävelykeskustasta (Gehl & Gemzøe 1996: 12; Pugalis 2006).

Tästä huolimatta pohjoismaisia suurkaupunkeja yhdistävät kuitenkin myös monet samankaltaiset piirteet. Vuolannon (2005: 2) mukaan pohjoismaiset kaupungit muodostavat oman lajinsa eurooppalaisten kaupunkien joukossa. Yhteisen historian, kulttuuriperinnön ja sijainnin lisäksi pohjoismaisilla kaupungeilla on monia muita yhteisiä piirteitä. Esimerkiksi väestömäärä on pienempi ja asutus ei ole yhtä tiheää kuin keskieuropalaisissa kaupungeissa. Myös suurkaupungit ovat pieniä ja miljoonakaupungit puuttuvat kokonaan.

Pohjoismaisten kävelykeskustojen kehittäminen liittyy osaltaan Keski-Euroopasta 1960–1970-luvulla alkaneeseen ”kävelykeskustabuumiin”. Tosin Heikkilän et al. (1994: 10) mukaan skandinaavisten kävelykeskustojen kehittäminen alkoi itse asiassa jo tätä ennen. Tähän ovat vaikuttaneet etenkin Jan Gehlin sosiologiset ja kaupunkirakenteelliset kokeilut Kööpenhaminassa 1960-luvulla. Esimerkiksi Gehlin (1971/1996) klassikkoteos ”Life between buildings – Using Public Space” vaikutti merkittävästi Kööpenhaminan kävelykeskustan kehittymiseen. Ensimmäinen kävelykatu perustettiin Kööpenhaminaan jo vuonna 1962. Kävely- ja pyöräilykulttuuri levisikin nopeasti tiheään asutussa ja kaupungistuneessa Tanskassa. Maassa oli jo vuonna 1983 kävelykatu kolmessa neljästä 10 000–20 000 asukaan kaupungista (Brandt et al. 1984: 50–51, cit. Korpi 1992).

Ruotsissa kauan jatkunut vakaa poliittinen tilanne ja sosiaalidemokraattien pitkä kunnallispoliittinen valtakausi 1960- ja 1980-luvuilla mahdollistivat kävelykeskustojen kehittymisen. Kaupunkisuunnittelussa korostuivat sosiaaliset ja humanitaiset aspektit ja ajoissa, ennen keskustojen tiivistymistä ja nousukauden kiivainta autoistumista, tehty suunnittelu teki mahdolliseksi kävelyä tukevat ratkaisut kaupungin infrastruktuurissa. Esimerkiksi Västeråsissa rakennettiin tuolloin koko keskustan alittava huoltotunneli ja suuri pysäköintilaitos. Kaupungissa tehtiin varhaisessa vaiheessa myös katulämpökokeiluja (Heikkilä et al. 1994: 10). Vertailun vuoksi todettakoon, että Helsingissä koko keskustan alittava huoltotunneli on vasta valmisteilla, ja ensimmäinen onnistunut katulämpökokeilu tehtiin vasta vuonna 1998 (Tuohimaa 1999).

3.2. Pohjoismaisten kävelykeskustojen kaupallinen rakenne

Heikkilä et al. (1994) ovat tutkineet pohjoismaisten kävelykeskustojen kaupallista rakennetta. Pohjoismaissa kävelykaduilla on keskimäärin 102 toimipaikkaa kävelykeskustaa kohden. Toimialajakauma on painottunut ravintolapalveluihin ja vähittäiskauppoihin. Vähittäiskaupan osuus pohjoismaisten kävelykeskustojen toimipaikkakannasta on yhteensä 78 prosenttia eli muita palveluita kävelykaduilla on vain 22 prosenttia. Suomessa sen sijaan vähittäiskaupan osuus kävelykeskustojen kaikista toimipaikoista on ainoastaan 65 prosenttia (Heikkilä et al. 1996: 73).

Vähittäiskaupan toimialoista erikoiskauppa on voimakkaasti painottunut kävelykatujen kadunvarsiliiketiloihin. Siitä on keskeisimmin erotettavissa ne toimialat, jotka selvästi luovat perustan toimivalle kävelykeskustalle. Tekstiili-, vaate-, nahka- ja kenkäkauppa ovat hallitsevia toimialoja kävelykaduilla. Pohjoismaissa ne muodostavat lähes 50 prosenttia kävelykatujen vähittäiskaupoista. Esimerkiksi Kööpenhaminassa, Göteborgissa ja Oslossa niitä on yli puolet myymälöistä. Myös koru- ja kultasepätuotekauppa on keskittynyt pohjoismaisissa kaupungeissa juuri kävelykaduille. Merkittävä osa alan kaupoista on myös keskittynyt koruihin, eivätkä ne myy kelloja kuten suomalaiset alan liikkeet. Tavarataloja on normaalisti yksi tai kaksi kävelykatua kohden. Kaupungin koon kasvaessa tosin myös tavaratalojen määrä kävelykaduilla kasvaa. Pienissä kaupungeissa tavarataloja ja kauppakeskuk-sia ei yleensä sijaitse kävelykaduilla. Myös muita tilaa vieviä kaupan toimintoja on pienten kaupunkien kävelykeskustoissa vähän (Heikkilä et al. 1994: 24).

Kaupallisesti toimivimmat kävelykadut sijaitsevat Tanskassa. Siellä kävelykadun varrella sijaitsevien kauppojen määrä on suurin. Tanskalaisten kaupunkikeskustojen kävelykadut ovat myös pidempiä ja kävelykaduilla on enemmän pieniä kadunvarsiliikkeitä muihin pohjoismaisiin kaupunkeihin verrattuna. Kauppojen runsaudella on myönteinen ja monipuolistava vaikutus kävelykaduille (Heikkilä et al. 1994: 27).

Pohjoismaiseen keskiarvoon nähden Helsingin kävelykeskustassa on vähemmän pieniä kadunvarsiliikkeitä ja kävelykeskusta on palveluyritysvaltaisempi (Heikkilä et al. 1996: 139-142). Esimerkiksi ravintoloita on suhteellisesti enemmän, ja muun muassa Iso Roobertinkatu on monella tapaa profiloitunutkin ravintolakaduksi. Toisaalta esimerkiksi Mikonkatu ja Kluuvikatu ovat muuttuneet toimialarakenteeltaan pohjoismaisempaan suuntaan. Esimerkiksi vaate- ja kenkäliikkeiden määrä em. kävelykaduilla kaksinkertaistui aikavälillä 1995–2000 (Santasalo 2000, cit. Mannila 2000). Oletettavasti Helsingin kävelykeskustan kaupallinen rakenne saa tulevaisuudessa yhä enemmän pohjoismaisia piirteitä, eli tekstiili-, vaate-, nahka- ja kenkäkauppa tulevat olemaan hallitsevia toimialoja myös Helsingin kävelykaduilla.

3.3. Esimerkkejä pohjoismaisten pääkaupunkien kävelykeskustoista

3.3.1. Kööpenhamina

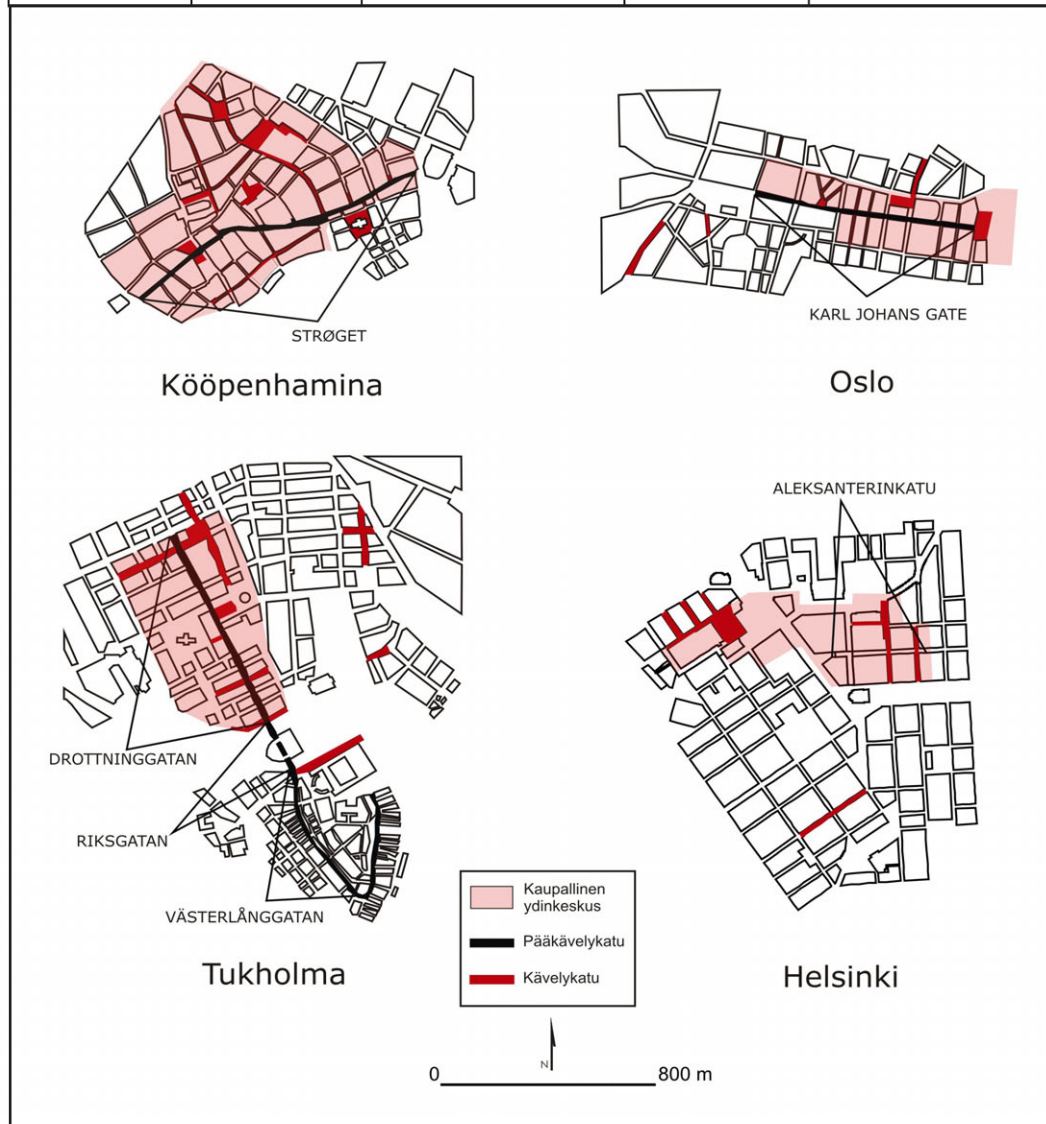
Kööpenhamina on Tanskan pääkaupunki ja maan suurin kaupunki. Se sijaitsee Sjællannin saarella, Juutinrauman salmen länsipuolella. Kööpenhaminan metropolialueella asui vuoden 2007 alussa yhteensä noin 1,8 miljoonaa asukasta. Itse Kööpenhaminan kaupungin väkiluku oli 503 699 asukasta. Kööpenhaminan kunta on osa Hovedstadenin hallintoaluetta (Københavns Kommune... 2007).

Kööpenhaminan kävelykeskustan kehittäminen alkoi 1960-luvulla, jolloin kaupunkisuunnittelussa vaikuttivat suurelta osin vielä funktionalistiset suunnittelukäsitykset. Kööpenhaminassa ymmärrettiin kuitenkin jo tuolloin, ettei suunnittelu yksityisautoilun ehdoilla ollut tulevaisuuden kannalta kestävää. Täten yksityisautoilun rajoittaminen, julkisen liikenteen kehittäminen ja kaupunkiympäristön parantaminen nousivat prioriteetiksi kaupungin suunnitteluagendalla. Ensimmäinen kävelykatukokeilu tehtiin Kööpenhaminan vanhassa kaupungissa vuonna 1962 (Gehl & Gemzøe 1996: 12).

Kööpenhaminan kävelykeskusta koostuu katuverkostosta, jonka kokonaispituus on 3890 metriä. Kaupungissa on kävelykatuja 7,7 metriä tuhatta asukasta kohden (taulukko 1). Heikkilä et al. (1994: 18) määrittelevät Kööpenhaminan kävelykeskustan rakenteeltaan labyrinthimäiseksi. Kävelyalueeksi on siis varattu lähes koko keskustan ydinalue usean korttelin laajuudelta. Julkiset rakennukset ja toriaukiot sijaitsevat pääosin kävelyalueen sisällä. Kaupallinen ydinkeskus levittäytyy kävelyalueen ympärille. Kävelykeskustan sydän on noin kaksi kilometriä pitkä Strøget (kuva 5). Sen päät sijaitsevat laajoilla aukioilla, toinen Kongens Nytorvilla, toinen Rådhuspladsenilla kaupungintalon aukiolla. Strøget koostuu useasta kadusta, joita ovat Frederiksberggade, Gammel Torv / Nytorv, Nygade, Vimmelskiftet, Amager-torv ja Østergade. Strøget on myös Kööpenhaminan keskeisin kauppakatu, ja koko kaupallinen ydinkeskusta sijoittuu kävelykatuverkoston alueelle. Muita kävelykatuja ja -aukioita Kööpenhaminan keskustassa ovat Rosengården, Pilestræde, Skoubogade, Store kannigestræde, Kejsergade, Fiolstræde, Landemærket ja Kultorvet (Gehl & Gemzøe 1996: 12–23).

Taulukko 1. Esimerkkikaupunkien väestömäärä, kävelykatuverkoston pituus ja kävelykeskustan rakennemalli (Heikkilä et al. 1994; Gehl & Gemzøe 1996; Oslo sentrum... 2001; Gehl Architects 2005 pohjalta).

Kaupunki	Väestömäärä	Kävelykatuverkoston pituus	Kävelykatuja / 1000 as.	Kävelykeskustan rakennemalli
Kööpenhamina	503 699	3890 m	7,7 m	Labyrintti
Oslo	560 484	2450 m	4,4 m	Pääkadut-poikkikatu
Tukholma	795 163	3015 m	3,8 m	Yhden kadun malli
Helsinki	569 113	990 m	1,7 m	Pääkadut-poikkikatu



Kuva 5. Kööpenhaminan, Oslon, Tukholman ja Helsingin kävelykeskustat ja kaupalliset ydinkeskustat (Heikkilä et al. 1994; Gehl & Gemzøe 1996; Oslo sentrum... 2001; Gehl Architects 2005 pohjalta).

3.3.2. Oslo

Oslo on Norjan pääkaupunki ja myös maan suurin kaupunki. Se sijaitsee maan eteläosassa Oslonvuonon pohjoisosassa. Oslon metropolialue ulottuu ympäröivään Akershusin lääniin, ja metropolialueen kokonaisväkiluku oli vuoden 2008 alussa 839 423. Oslon kaupungin väkiluku oli kyseisenä vuonna 560 484 (Statistics Norway 2007).

Oslon kävelykatuverkoston kokonaispituus on 2450 metriä, eli kaupungissa on kävelykatuja 4,4 metriä tuhatta asukasta kohden (taulukko 1). Kävelykeskustan pääkatu on noin 1,4 kilometriä pitkä itä-länsi suuntainen Karl Johans Gate (kuva 5). Katu rajautuu idässä kaupungin päärautatieasemaan ja lännessä Oslon kuninkaalliseen linnaan. Karl Johans Gate on Oslon merkittävin ostoskatu, jonka varrelle on sijoittunut myös suurin osa kaupungin turistinähtävyyksistä. Muita Oslon kävelykatuja ovat Øvre Slottsgate, Olav V's gate ja Ruseløkkveien. Kävelykeskusta on rakenteeltaan pääkatu – poikkikatu tyyppinen. Kokonaisuus muodostuu siis yhdestä pääväylästä, sekä siihen liittyvistä useista poikkittaisista kaduista. Kävelykeskustan pääsuunnittelijana on toiminut Jan Gehl, joten peruseräpäätteiltään Oslon kävelykeskusta muistuttaa rakenteeltaan Kööpenhaminan kävelykeskustaa, missä yhden pääkadun ympärille muodostuu lyhyitä poikkittaisia kävelykatuja. Oslon on rakenteilla myös laaja keskustan alittava tunneli, joka valmistuessaan vapauttaa lisää katutilaa kävelijöille (Heikkilä et al. 1994: 13; Oslo sentrum... 2001).

3.3.3. Tukholma

Tukholma on Ruotsin suurin kaupunki ja maan pääkaupunki. Asukkaita kaupungissa oli vuoden 2008 alussa 795 163 ja metropolialueella 1 949 516 (Statistics Sweden 2008). Kävelykeskustan kävelykatuverkoston pituus on 3015 metriä, eli kaupungissa on 3,8 metriä kävelykatuja tuhatta asukasta kohden (taulukko 1).

Tukholman kävelykeskusta saa alkunsa Vanhasta kaupungista (Gamla stan). Se on tyypillinen orgaanisen rakenteen omaava kaupunginosa, jonka kiemurtelevat ja kapeat kadut muodostavat ideaalin kaupunkitilan kävelykeskustalle. Vanhan kaupungin pääkävelykatu on Västerlånggatan, joka halkaisee kaupunginosan etelä-pohjoissuunnassa. Katu yhdistyy pohjoisessa Riksgataniin ja liittyy lopulta Drottninggataniin, joka on Tukholman tärkein ostoskatu. Drottninggatanin varrella sijaitsevat Tukholman tärkeimmät kaupalliset palvelut. Tukholman kaupallinen keskusta sijaitsee Vanhan kaupungin pohjoispuolella (kuva 5). Muita Tukholman kävelykatuja ovat Vanhan kaupungin itäosassa sijaitseva Österlånggatan, Nybrogatan ja Södermalmin kaupunginosassa sijaitseva Götgatan. Tukholman kävelykeskusta koostuu varsinaisista kävelykaduista (gågator), joilla autoilu on kielletty kokonaan ja kävelypainotteisista kaduista (gåendeprioriterade gator), joilla läpiajo on kielletty mutta huolto- ja tontille ajo sallittu (Gehl Architects 2005).

3.3.4. Helsingin kävelykeskusta pohjoismaisessa kontekstissa

Helsingin kävelykeskusta on selvästi pienempi esimerkkikaupunkeihin verrattuna. Kaupungin kävelykatuverkoston pituus on 990 metriä, eli kaupungissa on kävelykatuja noin 1,7 metriä tuhatta asukasta kohden (taulukko 1, Forssén 2008; Väestörekisterikeskus 2008). Helsingin kävelykeskustaa ei pirstaleisuutensa vuoksi voi luokitella selvästi mihinkään tiettyyn rakennemalliin. Siinä on kuitenkin piirteitä, joiden perusteella se on luokiteltavissa pääkatu – poikkikatumaiseksi kävelykeskustaksi, kuten Oslon kävelykeskusta, jossa Aleksanterinkatu muodostaa pääkadun ja Mikonkatu ja Kluuvikatu poikkikadut (kuva 5).

Esimerkkikaupunkeihin verrattuna Helsingin keskustan maantieteellinen sijainti asettaa haasteita kävelykeskustan kehittämiseksi. Keskusta sijaitsee maantieteellisesti rajatulla niemellä, joten keskustan kasvumahdollisuudet ovat rajalliset ja keskustan liikenteen järjestäminen haasteellista. Vahvat läpikulkuväylät Kaivokatu, Kaisaniemenkatu, Simonkatu, Urho Kekkosen katu, Pohjoisesplanadi, Mannerheimintie, Fredrikinkatu ja Uudenmaankatu halkovat keskeisiä osia kaupallisesta keskustasta vaikeuttaen kävelykeskustan laajentamista (kuva 6).



Kuva 6. Helsingin keskustaa halkovat liikenneväylät (Santasalo & Heusala 2002a: 16, muokattu).

Läpikulkuväylät ikään kuin ”silpovat” keskustan kaupalliset vyöhykkeet erilleen, aiheuttaen merkittäviä estevaikutuksia keskustan kaupalliseen rakenteeseen. Santasalon & Heusalan (2002a: 17, 2002b: 32–33) mukaan estevaikutukset syntyvät välimatkasta ja matka-aikaa hidastavista tai kulkemista haittaavista tekijöistä. Liikenneväylien lisäksi estevaikutuksia ja tunne-etäisyyksiä kasvattavat esimerkiksi suuret tyhjät aukiot, laajat pysäköintikentät ja torit. Helsingin torit ovat perinteisesti laajoja ja suorakulmaisia, eivätkä muodosta otollista kaupunkitilaa kävelykeskustan kehittämiseksi. Torien merkitys kauppapaikkana on myös vähentynyt, ja

osia toritilasta on viime vuosiin saakka käytetty pysäköintialueina. Nykyään toreja pyritään vapauttamaan jalankulkijoille, ja pysäköintialueita siirtämään torien alle pysäköintilaitoksiin (Forssén 2008).

Myös kaupallisten liikekortteleiden määrä Helsingin ydinkeskustassa on suppea. Kaupallisesti merkittävät keskustakorttelit sijaitsevat pääosin Mannerheimintien itäpuolella Aleksanterinkadun ympäristössä. Siksi kävelykeskustan mahdollistava toiminnallinen alue Helsingin keskustassa on pieni. Tärkeä kaupunkirakenteellinen ero esimerkkikaupunkeihin verrattuna on myös se, että Helsingistä puuttuu vanha ja rakenteeltaan orgaaninen ydinkeskusta, mikä on osaltaan mahdollistanut kävelykeskustan kehittämisen esimerkiksi Tukholmassa ja Kööpenhaminassa. Helsingin ydinkeskustan ruutukaava leveine katuineen ei myöskään ole kaupunkirakenteellisesti kävelykeskustalle suotuisa.

3.4. Kävelykeskustan merkitys ydinkeskustan vetovoimalle

Ydinkeskustan säilyttäminen toimivana, elävänä, kauniina ja viihtyisänä on esimerkkikaupungeissa nähty sekä kaupunkilaisten että kaupungin liike-elämän etujen mukaiseksi. Yhtenäinen kävelykatuverkosto on yksi mahdollisuus kasvattaa keskustan vetovoimaa. Kävelykatujen avulla on mahdollista luoda esimerkiksi viihtyisämpi ostos- ja elinympäristö. Jo pelkkä autojen karkottaminen lyhyeltä keskustan kadunpätkältä parantaa yleensä kadulla sijaitsevien yritysten kilpailukykyä. Kävelykaturatkaisun mahdollisuudet ovat kuitenkin laajemmat. Autoliikenteen kieltäminen tai rajoittaminen mahdollistaa myös katutilan monipuolisemman käytön. Toimivan, viihtyisän ja omaperäisen kävelykadun aikaansaaminen hyödyttää kaupunkia monella tavalla myös välillisesti (Oslo sentrum... 2001: 30; Gehl Architects 2005: 14).

Nykypäivän kaupungille ominaista on toimintojen uudelleenjärjestyminen. Esikaupunkien keskukset ja kehäteiden automarketit ja kauppakeskukset haastavat kaupunkien vanhat ydinkeskustat. Myös Helsingissä ydinkeskusta on kokenut suuria muutoksia viimeisten vuosikymmenien aikana. Esimerkiksi vuoden 1980 jälkeen ydinkeskustan ja sen lähialueen työpaikkamäärä on vähentynyt kymmenellä prosentilla (Elinvoimainen... 2007). Helsingin keskustan painoarvo on laskenut myös vähittäiskaupan osalta, kun esimerkiksi Vantaa ja Espoo ovat houkuttelleet uusia kauppiaita alueelleen. Kävelykeskustan kehittäminen ja keskustan jalankulkuympäristön parantaminen ovatkin osa keskustan vastaiskua. Katetut jalkakäytävät, puhkotut korttelit, kauppakeskusten ja maanalaisten tilojen rakentaminen ja erilaiset arkadit ja pasaasit muuttavat keskustan perusolemusta kauppakeskusmaiseksi, ja haastavat esikaupunkien kauppakeskukset niiden omalla maaperällä (Mäenpää 2005: 283–284).

Kävelykatuja ja keskustan elvyttämistä tutkineen Korven (1992) mukaan kävelykadut eivät kuitenkaan täytä odotuksia, jos ne suunnitellaan yleisratkaisuksi ydinkeskustan kaikkiin epäkohtiin. Hänen mukaansa hajautuneessa yhdyskuntarakenteessa pelkkä autojen karkottaminen keskustasta ei enää välttämättä pysäytä keskustan taantumista. Tarvitaan siis yleinen pyrkimys ongelmien ratkaisuun ja monia eri toimenpiteitä, jotta kaupunkialueen elvytys onnistuisi. Kävelykeskustan kehittämisstrategian on oltava ennen kaikkea kokonaisvaltainen ja kytkeydyttävä muihin keskustankehitystrategioihin.

Helsingin keskustan kehittämistä keskustan käyttäjien näkökulmasta selvittäneen Norpan pro gradun (2007) mukaan keskustan käyttäjät pitävät kävelykeskustan kehittämistä ja laajentamista tärkeänä ydinkeskustan vetovoimaa lisäävänä tekijänä. Esimerkiksi uusien kävelykatujen rakentaminen ja ydinkeskustan autoliikenteen rajoittaminen lisääisivät ihmisten asiointia ja ajanviettoa keskustassa, ja vaikuttaisivat siten positiivisesti keskustan vetovoimaan (Norppa 2007: 117, 123).

Monet tutkimukset siis osoittavat, että toimivalla kävelykeskustalla on tärkeä merkitys nykypäivän kaupungille. Ensinnäkin kävelykeskusta lisää liikekeskustan kaupallista vetovoimaa. Pääkävelykatu myös vahvistaa keskustan asemaa liikepaikkana ja yleensä se on muodostunut keskustan kaupalliseksi keskipisteeksi, kuten esimerkiksi Jyväskylässä on käynyt (Heikkilä et al. 1996: 80). Yrittäjien kannalta kävelykatujen tärkein tehtävä on saada ihmiset tulemaan keskustaan ja viipymään siellä mahdollisimman pitkään. Tässä houkuttelussa korostuu kävelykatujen huoliteltu toteutus, sillä viihtyisyys on ratkaiseva tekijä saada ihmiset pysähtymään keskustaan. Kävelykadut mahdollistavat myös kulttuuritoiminnan, kuten katusoiton ja katutaiteen, tuomisen ihmisten joukkoon. Tämä lisää olennaisesti ihmisten oleskelua kävelykaduilla ja toimii myös vetovoimatekijänä (Heikkilä et al. 1996). Oleskelu kävelykaduilla lisää myös ihmisten mahdollisuutta käyttää tarjolla olevia palveluita. Kaupalle tästä muodostuu kävelykadun suurin hyöty. Asiakas on suorassa kontaktissa kauppaan ja hänen on mahdollista tutustua koko kaupan tarjontaan (Heikkilä et al. 1994; Whitehead et al. 2006).

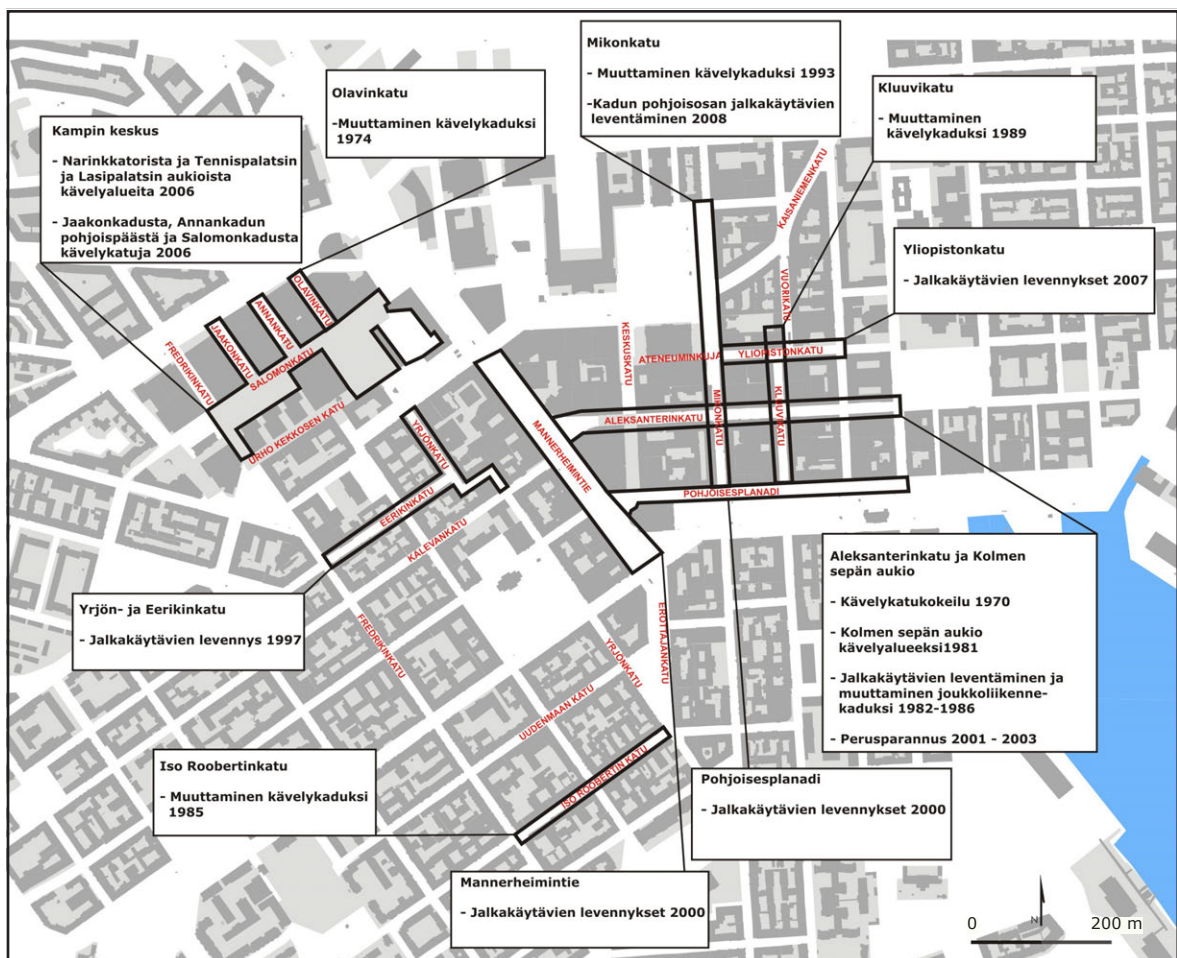
Vaikka mainonnalla voidaan saada kuluttajat liikkeelle, antaa kävelykeskusta kadunvarsiliikeryrittäjille mahdollisuudet esitellä laajemmin tuotevalikoimaa asiakkaille. Kävelykadut mahdollistavat kaupan ja palveluyritysten toimimisen uudella tavalla myymälän ja katutilan suhteen. Yritysten on mahdollista esimerkiksi siirtää toimintojaan katutilaan. Heikkilän et al. (1998) mukaan edellä mainitun kaltaisia mahdollisuuksia ei ole vielä hyödynnetty kovinkaan laajasti Suomessa, mutta ne tulevat heidän mukaansa oletettavasti lisääntymään kaupan uusien toimintamuotojen seurauksena tulevaisuudessa.

4. HELSINGIN KÄVELYKESKUSTAN SUUNNITTELU JA RAKENTUMINEN

Tässä luvussa tarkastellaan Helsingin kävelykeskustan suunnittelua ja rakentumista. Luvun ensimmäisessä kappaleessa käsitellään Helsingin kävelykeskustan kehittymistä 1960-luvun ensimmäisistä suunnitelmista tähän päivään saakka. Kappale on jaettu kolmeen osioon, joista ensimmäisessä tarkastellaan kävelykeskustan suunnittelua ja rakentumista 1960-luvun loppupuolelta 1980-luvun loppuun. Toinen osio keskittyy 1990-luvulla tehtyihin kävelykeskustasuunnitelmiin. Kolmannessa osiossa tarkastellaan kävelykeskustan suunnittelua ja rakentumista 2000-luvulla. Luvun toisessa pääkappaleessa käydään läpi kävelykeskustan suunnittelun päämääriä.

4.1. Kronologinen katsaus Helsingin kävelykeskustan suunnitteluun ja rakentumiseen

Helsingin kävelykeskustaa on suunniteltu 1960-luvulta lähtien. Suunnittelun tärkeimmät virstanpylväät on merkitty oheiseen karttaan (kuva 7). Suunnitteluprosessi on Forssénin (2008) mukaan ollut erittäin vaiherikas ja monivivahteinen. Välillä on



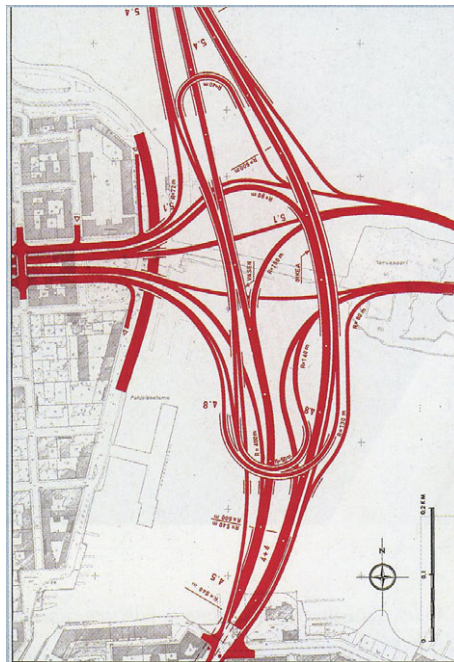
Kuva 7. Helsingin kävelykeskustan rakentumisen tärkeimmät virstanpylväät

otettu suuria harppauksia eteenpäin ja toisinaan suunnitelmat ovat polkeneet paikallaan monia vuosia. Helsingin kävelykeskustan suunnittelussa on nähdäkseni monia inkrementalistiseen suunnitteluun liittyviä piirteitä. Inkrementalistisessa suunnittelussa keskeistä on suunnitteluprosessin eteneminen pienin askelin osaongelmasta toiseen. Suunnitelmat pyritään ratkaisemaan yksitellen suunnitteluprosessin kuluessa, sitä mukaa kun ne tulevat eteen. (Lindblom 1959; Kunnat.net... 2008).

4.1.1 Suuresta liikennetutkimuksesta kävelykeskustan periaatesuunnitelmaan

Helsingin kävelykeskustan suunnittelu sai ideologisella tasolla alkunsa 1960-luvulla, jolloin länsimaissa suurkaupungeissa havahduttiin yksityisautoilun kasvun aiheuttamiin ongelmiin. Myös Helsingissä lisääntyvä yksityisautoilu ja toimintojen keskittyminen kantakaupunkiin aiheuttivat sen, että autoliikenteen vaatima tilantarve alkoi kasvaa nopeasti. Kaduista tuli liikenneväyliä ja pysäköidyt autot veivät yhä enemmän tilaa kaduilta, toreilta, puistoista ja pihoilta (Schulman 2000: 72).

Vuonna 1966 Helsingin pahenevia liikenneongelmia ratkomaan kutsuttiin amerikkalais-suomalainen insinööritoimisto Smith & Polvinen. Heidän ehdotuksensa Helsingin seudun liikenneongelmien ratkaisuksi oli keskustan ylittävä monikaistainen moottoritieverkosto. Olisi siis tarvittu 175 km kuusikaistaisia moottoriteitä, 139 km ”moottorikatuja” sekä 535 km pääkatuja. Keskustan 15 000 parkkipaikkaan tulisi lisätä 53 000 uutta parkkipaikkaa. Keskustan läpi pitäisi rakentaa massiiviset moottoritieyhteydet jotka ulottuisivat historiallisten puistojen, rakennusten ja meren ylle (kuva 8, Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus 1968, cit. Rajanti 2002: 36; Forssén 2008).



Kuva 8. Ote Smith & Polvisen liikennesuunnitelmasta. Pohjoisrannan ja Tervasaaren välille suunniteltu risteys (Schulman 2000: 53).

Suunnitelmaa vastustettiin kuitenkin ankarasti, ja sen julkistaminen sai aikaan suuren kohun. Esimerkiksi vuonna 1968 perustettu liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry hyökkäsi sen aikaista, yksityisautoilun ehdoilla harjoitettavaa liikennesuunnittelua vastaan. Yhdistyksen mukaan laajat kaupunkirakenteellisesti arvokkaat alueet ja asukkaiden viihtyvyys olivat vaarassa jäädä uusien, amerikkalaishenkisten moottoriväylien alle. Enemmistö ry koki liikennesuunnittelun irrottautuneen autoistumisen myötä muusta kaupunkisuunnittelusta omaksi ”teknokratiakseen”, jossa suunnittelevilla insinööreillä ei ollut muuta taustaa kuin rajoittunut tekninen koulutuksensa (Enemmistö ry... 2008; Forssén 2008).

Myös Vilhelm Helanderin & Mikael Sundmanin (1970) pamfletti ”Kenen Helsinki – raportti kantakaupungista” nosti pintaan keskustelun yksityisautoilun vaikutuksista Helsingin historialliseen ydinkeskustaan. Kirjassa otettiin huolestuneesti kantaa Helsinginniemen ”konttoristumiseen” ja perinteisten keskustatoimintojen, kuten kahviloiden, ravintoloiden ja elokuvateattereiden, häviämiseen ydinkeskustasta.

Vuonna 1964 perustettu kaupunkisuunnitteluvirasto ja Enemmistö ry ehdottivat 1960-luvun jälkipuolella Aleksanterinkadun liikenteellistä rauhoittamista. Aleksanterinkadun kävelykatukokeilu toteutettiin vuonna 1970. Kaupunginvaltuusto ja kaupunkisuunnitteluvirasto kannattivat kadun muuttamista pysyvästi kävelykaduksi. Projekti jäi kuitenkin tuolloin toteuttamatta. Tähän vaikutti merkittävästi se, että Aleksanterinkadun kiinteistönomistajat ja yritykset vastustivat kävelykatua voimakkaasti. Yritykset kannattivat sen sijaan asiointi-, huolto- ja läpiajoliikenteen ja kadunvarsipysäköinnin täyttä vapautta Aleksanterinkadulla (Viitamies 2007). Samaan aikaan Helsingissä alkoi joukkoliikenteen kehittäminen. Kävelykeskusta merkittiin ensimmäisen kerran virallisiin suunnitelmiin vuoden 1976 yleiskaavan liikennesuunnitelman liitekartassa. Vuonna 1974 toteutui Helsingin ydinkeskustan ensimmäinen asemakaavoitettu kävelykatu, kun Olavinkatu Kampissa muuttui kävelykaduksi (Heikkilä et al. 1996: 18).

Vuonna 1984 ilmestyi kävelykeskustan toteuttamismahdollisuuksia tutkineen kävelykatutyöryhmän komiteamietintö. Siinä kartoitettiin laajasti kävelykatujen ja – alueiden toteutuksen edellytyksiä ja esteitä, sekä annettiin suosituksia kävelykatujen suunnittelulle ja toteuttamiselle. Työryhmän suositukset kävelykatujen kehittämiseksi Helsingissä olivat pääosin kävelykeskustaa suosivia. Työryhmän mukaan kävelykadut ovat hyvin suunniteltuina ja toteutettuina viihtyisiä, turvallisia ja toimivia ympäristöjä. Työryhmä päätyi seuraaviin suosituksiin kävelykeskustojen kehittämisessä (Kävelykatutyöryhmän... 1984: 43):

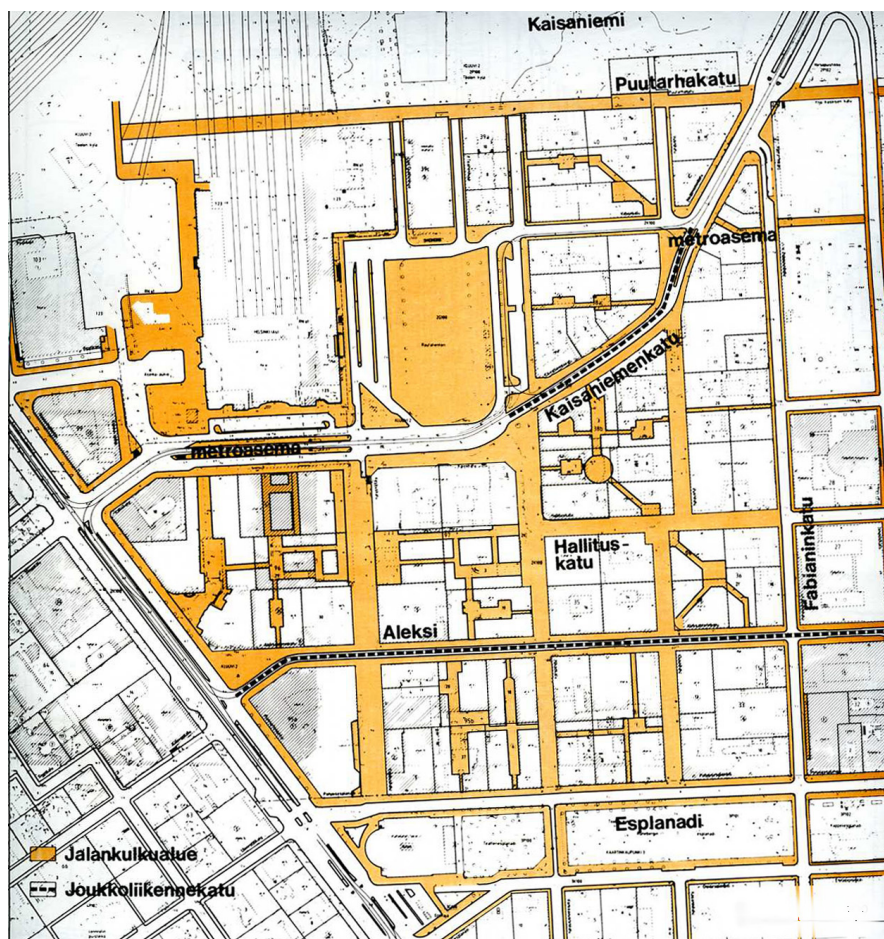
- Kävelykatujen toteuttamista on edistettävä kaikin tavoin. Samalla tulee korostaa ympäristöparannustoimenpiteiden tärkeyttä koko keskustan alueella ja kevyen liikenteen asemaa keskustojen liikennesuunnittelussa.

- Kävelykatujen tulee olla osa laajempaa kaupunkikeskustan liikenneuudistusprojektia, jossa autottomien alueiden lisäksi edistetään muidenkin kevytliikennevaltaisten katuratkaisujen toteuttamista.
- Kävelykatuja toteutettaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota pysäköinnin ja huoltoliikenteen järjestelyihin.

Helsingin ensimmäinen varsinainen kävelykatu valmistui vuonna 1985, kun Iso Roobertinkatu muutettiin kävelykaduksi. Ensimmäinen esitys kadun muuttamisesta kävelykaduksi oli tehty jo vuonna 1969. Katu oli tuolloin osa liikekeskustan suunnitelmaa, jossa kävelykadut, puistot ja torit tulisivat muodostamaan yhtenäisen jalankulku- ja pyöräilyverkoston. Kävelykadun toteuttamisen mahdollistava asemakaavan muutos vahvistettiin 31.10.1983. Tällöin myös raitiotiekiskot siirrettiin Iso Roobertinkadulta Fredrikinkadulle. Kadun rakentamistyöt alkoivat vuoden 1985 alussa kunnallistekniikan uusimisella. Itse kävelykadun rakentaminen alkoi 6.5.1985 ja työ valmistui aikataulun mukaisesti 21.8.1985 (Katu viihtyisäksi... 1986: 24–25).

Muita merkittäviä kävelykeskustauudistuksia 1980-luvun alkupuolella olivat Kolmen sepän aukion rauhoittaminen autoliikenteeltä vuonna 1981 ja Aleksanterinkadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi vuosina 1982–1986. Hankkeiden valmistuttua kaupunkisuunnitteluvirasto teetti seurantatutkimuksen, jossa tutkittiin kuinka uudistus vaikutti Aleksanterinkadun liikenteeseen ja elinkeinoelämään. Tutkimuksen mukaan uudistukset vähensivät kadun ajoneuvoliikennettä noin 50 prosenttia. Huolto- ja tavaraliikenteen uudelleenjärjestelyt ja vartiointipalvelujen lisääntynyt käyttö aiheuttivat kadun vähittäiskaupalle lisäkustannuksia. Yrittäjät suhtautuivat uudistuksiin myös myönteisesti. Suurin osa heistä koki, että uudistus kasvatti Aleksanterinkadun merkitystä kauppakatuna ja toi kadulle myönteistä julkisuutta (Aleksanterinkadun... 1983; Heikkilä et al. 1996: 18).

Vuonna 1987 valmistui Helsingin liikekeskustan kaavoitus- ja kehittämisperiaatesuunnitelma, jossa määriteltiin yleisesti kävelykeskustan muodostamiseen liittyvät perusperiaatteet. Kävelykeskustan kävelyalue muodostui tämän suunnitelman mukaan kävelykaduista, levennetyistä jalkakäytävistä ja korttelin läpi menevistä pasaaseista (Forssén 2008). Suunnitelma täydentyi vuonna 1989 kävelykeskustan periaatesuunnitelmalla. Sen päämääränä oli rauhoittaa ydinkeskusta autoliikenteeltä kymmenen korttelin laajuiselta alueelta. Mannerheimintien, Kaivokadun, Kaisaniemenkadun, Fabianinkadun ja Pohjoisesplanadin rajaamasta alueesta oli tarkoitus tehdä täysin autoton (kuva 9).



Kuva 9. Ote vuoden 1989 kävelykeskustan periaatesuunnitelmasta (Kävelykeskusta... 1989).

Suunnitelman mukaan kävelykaduiksi muuttuisivat Keskuskatu, Mikonkatu, Kluuvikatu, Hallituskatu (nykyinen Yliopistonkatu) ja Vuorikatu. Kortteleiden sisäiset yhteydet täydentäisivät kävelyaluetta. Suunnitelmaan kuului myös Rautatieaseman ympäristön jalankulkutilan kasvattaminen ja Kaisaniemenkadun jalkakäytävien leventäminen. Kävelykeskustan painopiste sijaitsi suunnitelmissa Mannerheimintien itäpuolella (Kävelykeskusta... 1989: 2; Vuoristo 1990).

Suunnitelma perustui keskustan alittavaan liikennetunneliin, joka kiertäisi Unioninkadun pohjoispäästä Aleksanterinkadun kautta Mannerheimintielle Eduskuntatalon viereen. Tunneliverkon varrelle oli tarkoitus sijoittaa kortteleiden huoltoalueet, pysäköintihallit, pysäköintipaikat ja taksiruudut. Koko suunnitelman idea siis perustui maanalaisten tilojen hyödyntämiselle. Suunnitelman suurimpia rahoittajia olisivat olleet suunnittelualueella sijaitsevat kiinteistönomistajat, ja kävelykeskustan oli tarkoitus valmistua kokonaisuudessaan viidentoista vuoden kuluessa (Kävelykeskusta... 1989: 11). Suunnitelmassa päästiinkin sanoista tekoihin jo vuonna 1989 kun Kluuvikadun kävelykatu-uudistus valmistui. Katu oli tärkeä kauppakatu jo ennen kävelykaduksi muuttamista, mutta liikenteellisesti katu ei ollut kovin merkittävässä asemassa. Kadun muuttaminen kävelykaduksi ei siten edellyttänyt merkittäviä liikenteellisiä uudistuksia (Heikkilä et al. 1996: 134; Helsingin kaupungin... 2005).

4.1.2. 1990-luku ja suunnitelmien tyrehtyminen

Taloudellinen lama pysäytti vuoden 1989 kävelykeskustan periaatesuunnitelman toteuttamisen 1990-luvun alussa lähes täysin. Samalla vähittäiskauppa ja keskustan painopiste alkoivat siirtyä kohti Mannerheimintien länsipuolta, mm. Kampin ja Simonkentän kehittämisen, Forumin pysäköintilaitoksen laajennuksen ja Kiasman suunnittelun myötä. Tämä pakotti kaupungin punnitsemaan koko kävelykeskustan kohdealueen uudelleen (Helsingissä hankala... 1992; Vuolanto 1996). Palanen vuoden 1989 suunnitelmasta kuitenkin toteutui syksyllä 1993, kun Mikonkatu muutettiin kävelykaduksi. Katua pidettiin erittäin onnistuneena esimerkkinä mannermaisesta kävelykadusta, jollaista oli jo pitkään kaivattu Helsinkiin. Osa kadun yrityksistä oli aluksi vastustanut kiivaasti uudistusta. Kuitenkin melko pian yrittäjien suhtautuminen sijaintikatuunsa muuttui selvästi positiivisemmaksi. Erityisen tyytyväisiä muutokseen olivat kadun ravintolat ja kahvilat, jotka kasvattivat sekä asiakaskuntaansa että liikevaihtoaan merkittävästi (Lindblom 1995: 3-8).

Muita 1990-luvulla tehtyjä kävelykeskustaan liittyviä suunnitelmia olivat ennen kaikkea kävelykeskustan huomioiminen vuoden 1992 yleiskaavassa (Forssén 2008). Aikaisemmin kävelykeskusta oli esiintynyt yleiskaavallisella tasolla ainoastaan vuoden 1976 yleiskaavan liikennesuunnitelman liitekartassa. Myös autottomat tapahtumapäivät rantautuivat 1990-luvulla Helsinkiin, ja muutamia uusia avauksia kävelykatujen perustamisen suhteen tehtiin Yrjönkadun ja Eerikinkadun osalta.

Yrjönkatua ja Eerikinkatua tutkineen Vuolannon (1996) mukaan em. kadut soveltuisivat kaupallisen rakenteensa ja sijaintinsa puolesta hyvin kävelykaduiksi. Kaduilla sijaitsee paljon erikoiskaupan toimialaan kuuluvia kadunvarsiliikkeitä, kadut eivät ole merkittäviä liikenneväyliä, ja Forumin kauppakeskus vahvistaa katujen asemaa osana kaupallista ydinkeskustaa. Kävelykatukokeilua Yrjönkadulle välillä Simonkatu - Kalevankatu ja Eerikinkadulle välillä Yrjönkatu – Fredrikinkatu ehdotettiin vuonna 1995. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa työskentelevän diplomi-insinööri Leena Saransaaren (cit. Oja 1995) mukaan monet kadunvarsiliikkeyrittäjistä kuitenkin vastustivat kokeilua. Erityisesti huoltoliikenteen koettiin vaikeutuvan kyseisillä kaduilla, jos kadut rauhoitettaisiin kävelykaduiksi. Lopulta kävelykatu-uudistus kaatui yrittäjien vastustukseen. Kyseisiä katuja pyrittiin muuttamaan kävelykaduiksi uudestaan kesällä 1997, mutta yritys kaatui jälleen yrittäjien vastarintaan. Katujen jalkakäytäviä Eerikinkadun etelä- ja pohjoisosassa, ja Yrjönkadun Forumin puoleisessa reunassa kuitenkin levennettiin, ja Eerikinkadun ajorataan lisättiin kaarteita (Kävelykeskusta ei laajene... 1995; Pekonen 1997).

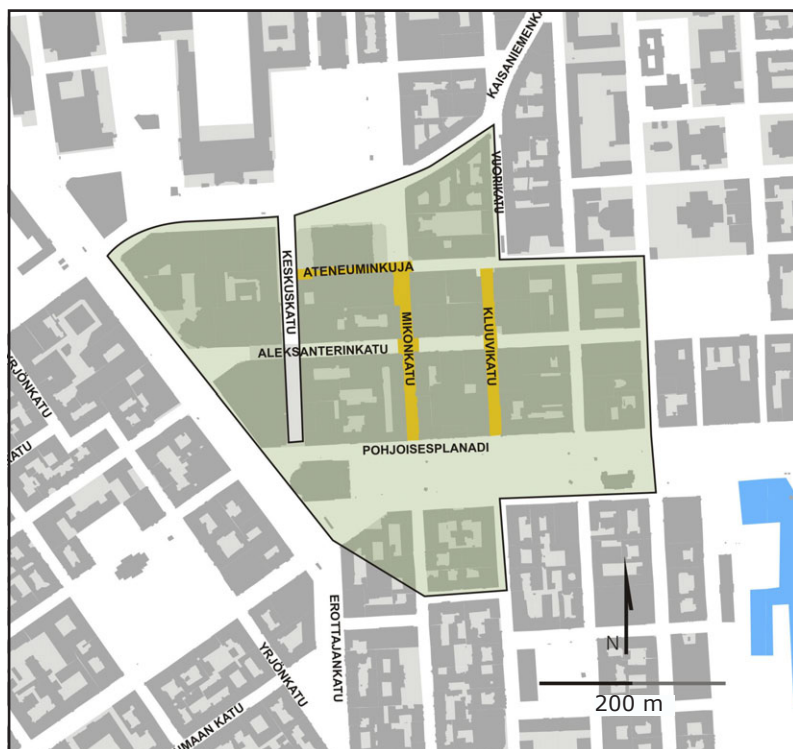
Vuonna 1990 Helsingissä vietettiin ensimmäisen kerran autotonta vappua. Tuolloin Esplanadit ja Aleksanterinkatu muutettiin vappuaaton iltana kello 17 liikennemerkkein ja betoniporsain pihakaduiksi, joilla oli sallittu vain hälytys- huolto- ja ton-teille ajo. Kokeilu oli siinä määrin onnistunut, että autoton vappu järjestettiin joka

vuosi uudestaan aina vuoteen 1995 saakka. Ilmanlaatu parani keskustassa kyseisenä päivänä merkittävästi, ja uudet kaupunkikulttuurin muodot ja erilaiset katutapahtumat pääsivät ensi kertaa kunnolla esiin Helsingin ytimessä (Helsingin keskusta... 1990; Autoton vappu... 1990; Autoton vappu... 1994).

4.1.3. Kävelykeskustan suunnittelu 2000-luvulla

Merkittäviä kävelykeskustaan liittyviä uudistuksia 2000-luvulla ovat olleet autottoman päivän vakiintuminen osaksi Helsingin syksyä, Aleksanterinkadun perusparannus, Pohjoisesplanadin ja Mannerheimintien eteläosan jalkakäytävien levennykset ja Kampin keskuksen valmistumisen yhteydessä toteutetut jalankulkualueet. Vuoden 2002 yleiskaavassa kävelykeskusta-alueita myös laajennettiin, ja kävelykeskustaa painotettiin osana kevyen liikenteen kokonaisvaltaista kehittämistä. Yleiskaavassa todetaan, että kevyt liikenne (kävely ja pyöräily) on energiankulutuksen kannalta edullisin liikkumismuoto. Kaupunkiseudun ja Helsingin kaupunkirakenteen kehittämisessä kevyen liikenteen kehittäminen on siksi luontevaa ja tarpeellista (Yleiskaava 2002...: 67, 238).

Vuonna 2000 Helsingissä järjestettiin ensimmäistä kertaa Autoton päivä. Ranskassa vuonna 1998 alkunsa saanut tapahtuma oli näin rantautunut myös Suomeen. Helsingin ydinkeskusta muutettiin tuolloin pihakatualueeksi kello 7:n ja 16:n väliseksi ajaksi (kuva 10). Läpiajo ja pysäköinti oli tuolloin kielletty Vuorikadun asukas-pysäköintipaikkoja lukuun ottamatta. Kuitenkin keskustan pysäköintihalleihin sai ajaa vapaasti. Ydinkeskustassa pysäköimisen ehkäisemiseksi keskustan pysäköintimitarit peitettiin poliisien toimesta hupuilla (Honkonen 2000; Autoton päivä 2008).



Kuva 10. Autottoman päivän autoton vyöhyke (Autoton päivä... 2007, muokattu).

Yritysten suhtautuminen Autottomaan päivään oli Helsingin sanomien (Latikka 2000) mukaan aluksi vastahakoista: 3600 kutsutusta yrittäjästä ainoastaan kuusi ilmoittautui tapahtuman yhteistyökumppaneiksi. Yritykset ilmaisivat huolensa myös päivän vaikutuksista myyntiinsä. Esimerkiksi Stockmannin silloinen toimitusjohtaja epäili Autottoman päivän vähentävän raskaiden ja suurten tuotteiden myyntiä.

Ensimmäinen Suomessa järjestetty Autoton päivä ei Helsingin osalta onnistunut muutenkaan odotusten mukaisesti. Autoilijat eivät noudattaneet ajo- ja pysäköintikieltoja, ja keskustan pysäköintipaikoille oli pysäköity ajoneuvoja pysäköintimittarien huputtamisesta huolimatta. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelupäällikkö Olli-Pekka Poutasen (cit. Häkli 2000) mukaan Autoton päivä epäonnistui lähinnä siitä syystä, että autoilijat eivät noudattaneet riittävästi rajoituksia. Etenkin opiskelijat kritisoivat päivän onnistumista, ja vaativat tiukempia rajoitteita autoilun kieltämiseksi ydinkeskustassa (Aalto & Patrikainen 2000). Osittaisista epäonnistumisista huolimatta Autottomasta päivästä on tullut pysyvä osa Helsingin syksyä. Vuonna 2007 Autoton päivä järjestettiin Helsingissä jo kahdeksatta kertaa.

Tärkeä Helsingin ydinkeskustan viihtyisyyttä kohentanut tekijä 2000-luvulla oli myös Aleksanterinkadun perusparannus. Parannusta ehdotettiin jo vuoden 1989 kävelykeskustan periaatesuunnitelmassa (Kävelykeskusta... 1989: 2). Varsinaiset muutostyöt alkoivat kadulla kuitenkin vasta toukokuussa 2001. Näkyvimmin muuttuivat kadun päällystykset. Jalankulkualueita peittää nyt suomalainen punertavan ruskea graniitti entisten betonikivien sijasta. Kolmensepänaukio on punamustaa migmatiittia. Ajourata on kivetty uudestaan vanhoilla nupukivillä. Raitiovaunuihin pääsee aiempaa vaivattomammin korotetuilta pysäkeiltä.

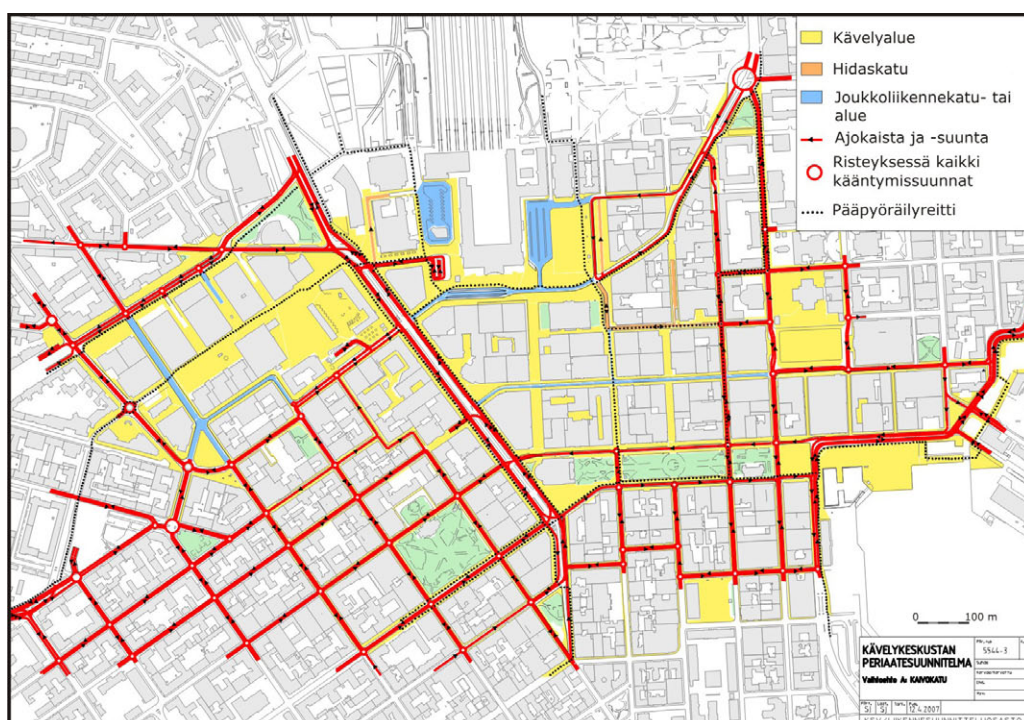
Pohjois- ja Eteläesplanadien ja Mannerheimintien jalkakäytävien levennykset valmistuivat vuonna 2000. Pohjoisesplanadin kolme ajokaistaa kavennettiin kahdeksi, jolloin jalankulkualueita oli mahdollista leventää. Mannerheimintien eteläosan länsireunalla niin ikään kolme ajokaistaa muutettiin kahdeksi. Jäljelle jäänyt tila käytettiin puurivistöön, pyörätiehen ja jalkakäytävän levennykseen. Forssénin (2008) mukaan tämän tapaiset kävelyalueiden parannustyöt, kuten jalkakäytävien leventtäminen ja istutusrivien lisääminen, ovat yleistymässä merkittävästi tulevaisuudessa.

Kampin keskuksen valmistumistuttua kokonaisuudessaan maaliskuussa 2006 kävelykeskusta laajeni ensimmäistä kertaa Mannerheimintien länsipuolelle. Valmistumisen yhteydessä kävelykaduiksi ja -aukioiksi muuttuivat Kampin keskuksen itäpuolelle rakennettu Narinkkatori, Lasipalatsin aukio, keskuksen länsipuolella sijaitseva Tennispalatsin aukio sekä aukiot yhdistävä Salomonkatu. Kampin keskuksen pohjoispuolella sijaitsevat Antinkatu ja Jaakonkatu muuttuivat myös käve-

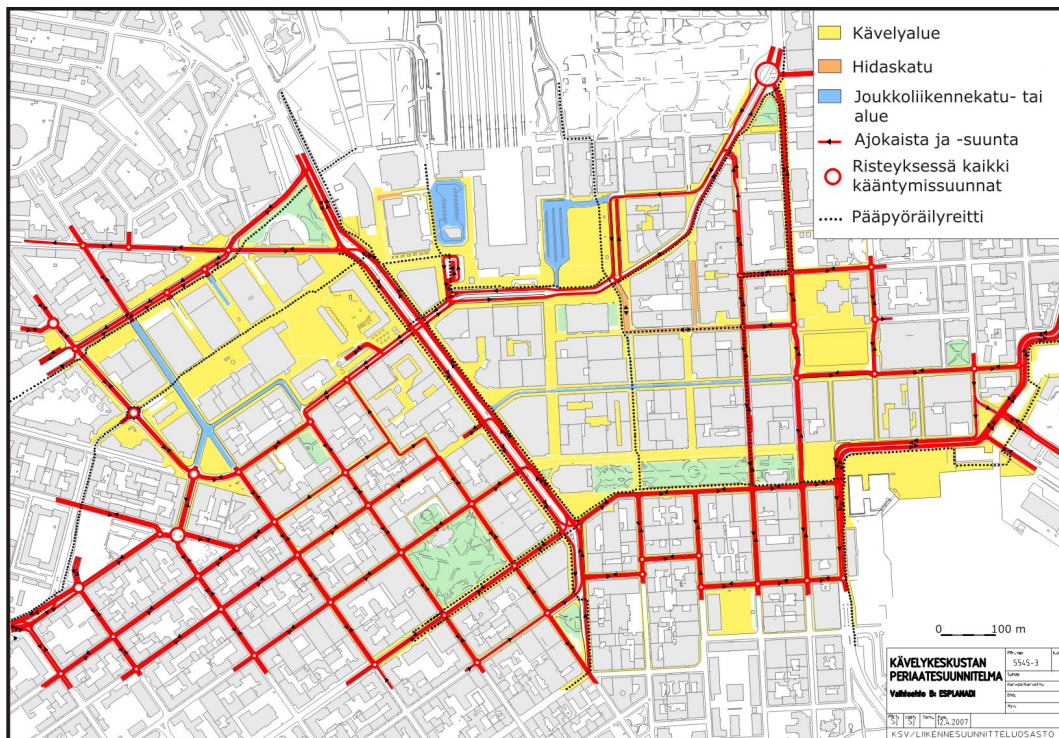
lykaduiksi. Uusimmat Helsingin ydinkeskustassa viime vuosina valmistuneet kävelykatu-uudistukset ovat Yliopistonkadun jalkakäytävien levennys vuonna 2007, ja Mikonkadun pohjoispään jalkakäytävien levennys vuonna 2008.

Tulevaisuudessa kävelykatusuunnitelmat ovat keskittyneet Mannerheimintien itäpuolelle Aleksanterinkadun kortteleiden ympärille. Kävelykeskustan suunnitteleagendalle on nostettu myös kävelykatujen kattaminen. Mikonkadun kattamista Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadin väliltä on toivonut kauppakeskus Kämpgalleria (Salmela 2007). Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston virastopäällikön, Tuomas Rajajärven (cit. Salmela 2007) mukaan kaupunki suhtautuu ydinkeskustan katujen kattamiseen pääosin positiivisesti. Rajajärvi näkee keskustan korttelit tulevaisuudessa eräänlaisina taloina, joiden sisällä kulkevat kauppakadut. Kävelykatujen kattaminen vähentää myös katujen puhtaanapidon ja lumenluonnin ym. ulkoisten seikkojen aiheuttamia kustannuksia. Myös Helsingin seudun kauppakamarin mielestä kävelykatujen kattaminen on kokeilemisen arvoinen idea (Pasuri 2008).

Kävelykeskustan uuden periaatesuunnitelman mukaan kävelykaduiksi muuttuvat tulevaisuudessa Keskuskatu ja Kalevankadun itäpää välillä Mannerheimintie-Yrjönkatu. Molemmilla kaduilla katutyöt ovat jo käynnistyneet. Kävelyalue laajenee myös Erottajalla, kun ajoluiska ja bussiterminaali poistuvat alueelta. Muita kävelykeskustan laajentamissuunnitelmia ovat joko Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi ja Esplanadien ajoratojen kaventaminen yksikaistaisiksi (vaihtoehto A, kuva 11), tai Pohjoisesplanadin muuttaminen kävelykaduksi, Eteläesplanadin muuttaminen kaksisuuntaiseksi ajoradaksi ja Kaivokadun kaventaminen 1 + 1-kaistaiseksi kaduksi, jolla sallittaisiin joukkoliikenteen lisäksi myös ajoneuvoliikenne (vaihtoehto B, kuva 12).



Kuva 11. Kävelykeskustan periaatesuunnitelma (2007), vaihtoehto A: KAIVOKATU.



Kuva 12. Kävelykeskustan periaatesuunnitelma (2007), vaihtoehto B: ESPLANADI.

Molempiin vaihtoehtoihin sisältyisi kävelyalueiden laajennuksia: A-vaihtoehdossa Postikadulla, Asema-aukiolla, Rautatientorilla, Kaivokadulla ja Kaisaniemenkadulla. B-vaihtoehdossa Postikatu muuttuisi kokonaan kävelyalueeksi, ja jalankulkualueet laajentuisivat samoilla kaduilla kuin A-vaihtoehdossa. Molemmat vaihtoehdot mahdollistaisivat myös Katariinankadun vapauttamisen kävelyalueeksi (Kävelykeskustan periaatesuunnitelma 2007).

Edellä mainitun suunnitelman B-vaihtoehdossa esitettyä Pohjoisesplanadin muuttamista kävelykaduksi on kuitenkin pidetty erittäin haasteellisena, johtuen Esplanadien suurista liikennemääristä. Esimerkiksi Tuomas Rajajärvi (cit. Pohjanpalo 2006a) ei pidä Pohjoisesplanadin muuttamista kävelykaduksi mahdollisena. Hänen mukaansa kävelyalueita on mahdollista laajentaa lähinnä Rautatieaseman edustalle ja Kaivokadun suuntaan. Myös kauppakamarin asiamiehen Tiina Pasurin (2008) mukaan Pohjoisesplanadin muuttaminen kävelykaduksi on erittäin haastavaa.

4.2. Helsingin kävelykeskustan suunnittelun päämäärät

Helsingin kävelykeskustan suunnittelu liittyy Forssénin (2008) mukaan maailmanlaajuiseen ilmiöön, jossa kaupunkikeskustoja kehitetään kokonaisvaltaisesti kävelijöille paremmaksi ympäristöksi. Keskustan suunnittelu jalankulkijoiden kannalta liittyy siis käsitteeseen nimeltä ”pedestrianisaatio” (*pedestrianisation*), jolla tarkoitetaan kävelykulttuurin tukemista kaupunkien keskustoissa (Heikkilä et al. 1996: 12). Sillä tarkoitetaan sekä ydinkeskustan kävelykatujen rakentamista että koko keskusta-alueen liikenneympäristön toteuttamista kävelijäkeskeisesti. Käytettäviä keinoja ovat tällöin esimerkiksi levennetyt jalkakäytävät, jalkakäytävien tasoon korotetut risteysalueet ja yleensä katutilan viihtyisyyden parantaminen esimerkiksi istutusten ja valaisun avulla.

Helsingin kävelykeskustan suunnittelun tärkeimpiä päämääriä kadunvarsiliikeryttäjien näkökulmasta Forssénin (2008) ja Pasurin (2008) mukaan ovat:

- *kävelyalueiden viihtyisyyden ja turvallisuuden parantaminen*
- *kävelykeskustan kaupallisen vetovoimaisuuden kasvattaminen ja kävelykeskustan ja -katujen saavutettavuuden parantaminen.*
- *katujen huoltoliikenteen esteetön järjestäminen*

4.2.1. Turvallisuus ja viihtyisyys

Forssénin (2008) mukaan kävelykatujen turvallisuus ja viihtyisyys ovat tärkeimpiä päämääriä, jotka täytyy ottaa huomioon kävelykeskustaa suunniteltaessa. Turvallisuuteen pyritään yleensä sillä, että kadulta poistetaan kaikki autoliikenne, mukaan lukien huoltoajo. Näin minimoidaan onnettomuusriski kävelijöiden ja autoilijoiden välillä (Kävelykatutyöryhmän... 1984). Helsingissä tähän on pyritty esimerkiksi sulkemalla kävelykadut pilareilla kadun päistä, kuten esimerkiksi Kluuvikadulla, Mikonkadulla ja Iso Roobertinkadulla on tehty (kuva 13). Suurimmat ongelmat Helsingin keskustan kävelykaduilla ovat Forssénin (2008) mukaan luvaton yksityisautoilu ja pysäköinti (Kuva 14). Autoilijat eivät siis noudata kävelykatukuria riittävästi. Tämä vaikuttaa oleellisesti myös kävelykatuyrittäjien toimintamahdollisuuksiin sijaintikaduillaan, sillä autoilu kävelykaduilla lisää estevaikutuksia ja epäviihtyisyyttä, ja vähentää samalla katujen kaupallista vetovoimaa.



Kuva 13. Läpiajo Kluuvikadulla on estetty sulkemalla kadun päädyt pilareilla (kuva tekijän).



Kuva 14. Pysäköityjä ajoneuvoja Iso Roobertinkadulla (kuva tekijän).

Kävelykatujen viihtyisyyttä pyritään parantamaan esimerkiksi istutusten ja valaistuksen avulla. Istutusten avulla katutilaa on mahdollista jäsentää uudelleen kävelijöiden eduksi (Junttila 1995: 134). Helsingin viheralueohjelmassa 1999 – 2008 (1998) painotetaan etenkin katu ympäristön ja kävelykatujen miljööön parantamista puuistutusten avulla. Viher-suunnittelija Pentti Peurasuon (cit. Vainio 1998) mukaan Helsingissä ei ole ollut samanlaista korkeisiin katuistutuksiin panostavaa perinnettä, kuin Keski-Euroopassa. Esimerkiksi monilla suomalaisilla kävelykaduilla suositetaan matalia ja pensasmaisia istutuksia. Kuitenkin myös puuistutuksilla voidaan korostaa erilaisten katujen merkitystä ja jäsentää kaupunkirakennetta (Junttila 1995). Sopusointuisesti ja mielekkäästi sijoitetut istutukset houkuttelevat kävelijöitä myös pysymään ja viihtymään kadulla pidempään (Forssén 2008).

Myös valaistuksella on erittäin tärkeä kaupunkikuvallinen merkitys. Junttilan (1995: 57) mukaan valaistus luo pimeässä havaittavan kaupunkitilan ja valon määrä ja laatu määräävät sen, millainen kuva kaupungista syntyy. Valaistuksella voidaan esimerkiksi korostaa erilaisia tiloja, niiden ominaispiirteitä, julkisivuja, muotoa ja merkitystä. Etenkin kadunvarsiliikeryttäjät ovat nähneet sijaintikatunsa tyylikkään ja riittävän tehokkaan valaisemisen tärkeäksi. Näyteikkunoiden tyylikäs valaiseminen onkin tärkeä viihtyisyyttä parantava elementti myös kadunvarsiliikeryttäjien ja kiinteistönomistajien kannalta. Suomen ilmastollisten olosuhteiden ja pitkän talvikauden takia kävelykatujen valaistuksen tehokkuuteen onkin kiinnitetty erityisen paljon huomiota (Forssén 2008).

4.2.2. Kaupallinen vetovoimaisuus ja saavutettavuus

Kävelykatujen saavutettavuus kattavasti eri liikennevälineillä, pysäköintipaikkojen riittävyys, kaupallisten elementtien, kuten mainostamisen salliminen katutilassa sekä kaupallisten palveluiden monipuolisuus vaikuttavat kävelykeskustan kaupalliseen vetovoimaisuuteen ja saavutettavuuteen (Heikkilä et al. 1996: 34). Kaupalliseen vetovoimaisuuteen ei kaupunkisuunnittelun keinoin voida kuitenkaan suoraan vaikuttaa, vaan suunnittelu luo ikään kuin edellytyksiä liike-elämälle tuottamalla yrittäjien käyttöön parasta mahdollista kaupunkitilaa. Suunnittelu ei myöskään voi suoraan määrätä kaupallisten toimintojen sijoittumista, vaan päättävältä yrityksen sijainnista on viime kädessä yrittäjällä (Forssén 2008). Kaupallinen vetovoimaisuus ja saavutettavuus ovat toisiaan vahvistavia elementtejä; hyvä saavutettavuus parantaa kadun kaupallista vetovoimaisuutta ja kaupallisesti vetovoimaiset kadut ovat yleensä hyvin saavutettavissa.

Kävelykeskustan kaupalliseen vetovoimaisuuteen vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi kävelykatujen monipuolinen palvelurakenne ja kävelykatujen estevaikutusten minimointi. Palvelurakenteella tarkoitetaan vähittäiskaupan ja palveluyritysten muodostamaa palveluverkkoa, jota täydentävät kunnalliset ja yhteiskunnalliset

palvelut. Pasurin (2008) mukaan monipuolinen palvelurakenne lisää kadun käyttäjämäärää, ja tällä tavoin kasvattaa kadulla sijaitsevien yritysten potentiaalista asiakasmäärää. Kävelykatujen ideaalia palvelurakennetta ei voida kuitenkaan täsmällisesti määrittää. Keskeinen ominaisuus kuitenkin on se, että toiminta on vilkkainta katuosuuksilla, joilla on paljon pieniä erikoisliikkeitä. Liikkeiden monipuolisuus siis lisää selvästi kävelykadun vetovoimaa (Heikkilä et al. 1996: 32–33).

Myös estevaikutuksien minimointi kasvattaa kävelykatujen kaupallista vetovoimaisuutta. Kävelykadulla haitalliset estevaikutukset on pystytty poistamaan lähes kokonaan, mutta katkokset kaupallisessa toiminnassa sekä erilaiset fyysiset esteet kävelyalueilla luovat niitä kuitenkin hyvin nopeasti. Esimerkiksi joukkoliikennekadut, kuten Aleksanterinkatu Helsingin keskustassa, luovat kävelykatuja halkoesaan voimakkaita estevaikutuksia.

Toisaalta joskus yrittäjät ovat kokeneet, että suunnittelu itse asiassa rajoittaa heidän toimintamahdollisuuksiaan. Räikeisiin kaupunkikuvallista ilmettä muuttaviin kaupallisuuden muotoihin, kuten kojumyyntiin ja katumainontaan pyritäänkin suunnittelun avulla puuttumaan (Forssén 2008). Esimerkiksi kojumyynti on kielletty kokonaan keskustan kävelykaduilla ja katumainontaa on rajoitettu tiettyjen normien perusteella. Katumainonta on kuitenkin lisääntynyt Helsingin keskustassa merkittävästi 1900-luvun loppupuolella. Norpan (2007: 95) mukaan mainontaa on lisännyt etenkin keskustan liikkeiden, ja täten myös mainostavien liikkeiden, määrän kasvu. Kun kaupunkitila täyttyy mainoksista, tarvitaan yhä räikeämpiä mainoksia, jotta ne tulisivat noteeratuiksi. Helsingin kaupungin kiinteistöviraston toimistopäällikkö Tapio Sademiehen (cit. Sipilä 2007) mukaan yrittäjät säästävät kustannuksissa eivätkä siksi panosta esteettisesti korkeatasoiseen mainontaan. Toisaalta esteettisesti korkeatasoinen mainonta ei välttämättä myöskään kiinnosta kaikkia yrittäjiä.

Helsingin ydinkeskustassa on myös kadulle pystytettyjä irrallisia A-standeja, joita sallitaan vain yksi kappale liikettä kohden. Standeille ei haeta lupaa, joten niiden määrästä ei myöskään ole tilastoja. Kaupungin ulkomainontaa koskevien sääntöjen mukaan standit täytyy sijoittaa mainostavan liikkeen ulkoseinän viereen (Rakentamistapaohje... 2004). Kuitenkin esimerkiksi Iso Roobertinkadulla ja Mikonkadulla mainosstandeja on sijoitettu keskelle jalkakäytävää, tai jopa kymmenien metrien päähän mainostavasta liikkeestä (kuva 15).



Kuva 15. A-standeja Mikonkadun jalkakäytävällä (kuva tekijän).

Rakennusvalvontaviraston kaupunkikuva-arkkitehti Marjatta Uusitalon (cit. Pohjanpalo 2006b) mukaan A-standien vuoksi keskustan kaupunkikuva on paikoin muuttunut sekavaksi ja epäviihtyisäksi. A-standit haittaavat myös monia keskustassa liikkuvia. Etenkin lastenvaunujen kanssa kulkevat perheet ovat Tapio Sade miehen (cit. Mannila 1999) mukaan närkästyneet pujottelemaan standien välistä. Jalkakäytävien keskelle sijoitetut standit ovat myös turvallisuusriski etenkin näkövammaisille. Helsingin kaupunki onkin harkinnut A-standien kieltämistä kantakaupungin kaupunkikuvallisesti arvokkailla alueilla (Kauppinen 2008).

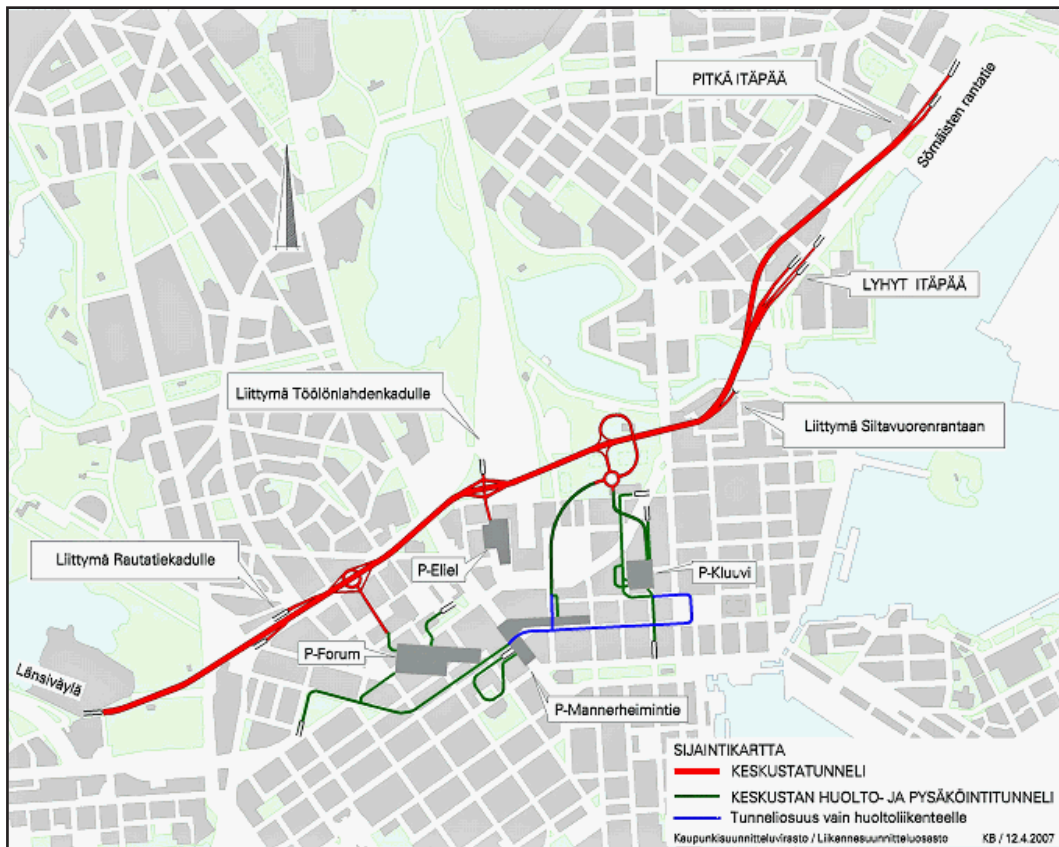
Helsingin kauppakamarin mukaan kävelykeskustan saavutettavuus kaikilla kulkuneuvoilla on erittäin tärkeää (Pasuri 2008). Kävelykatutyöryhmän mietinnön (1984:11) mukaan kävelykadun toteuttaminen vaikuttaa ennen kaikkea kadulla sijaitsevan yrityksen saavutettavuuteen. Vaikutus voi olla sekä myönteinen että kielteinen. Kadun sulkeminen yksityisautoilta ja julkiselta liikenteeltä voi jossain määrin heikentää kadun saavutettavuutta. Toisaalta kävelykadun ja siihen liittyvien katujärjestelyjen avulla saavutettavuutta voidaan jopa parantaa, jos aiemmin ruuhkautunut katu muutetaan miellyttäväksi jalankulkuympäristöksi ja autojen pysäköinti järjestetään järkevästi.

Saavutettavuus on luonnollisesti parempi, jos kävelykatu sijaitsee kaupungin kaupallisessa ydinkeskustassa. Helsingin kävelykaduista Mikonkatu, Kluuvikatu ja Ateneuminkuja sijaitsevat kaupallisessa ydinkeskustassa. Salomonkatu sijaitsee kaupallisen ydinkeskustan ja keskusvyöhykkeen vaihettumisvyöhykkeellä. Iso

Roobertinkatu on sen sijaan sijoittunut kaupallisen ydinkeskustan reunavyöhykkeelle, mikä on heikentänyt kadun toimivuutta kaupallisesti merkittävänä kävelykatuna (Heikkilä et al. 1996: 82, kts. kuva 4).

4.2.3. Keskustatunnelin merkitys kävelykeskustan suunnittelussa

Kävelykeskustan suunnitteluun ja keskustan saavutettavuuden parantamiseen yleisesti on viime vuosina liittynyt keskustelu keskustatunnelista. Kaasisen (2000:11) mukaan keskustatunneli parantaa keskustan saavutettavuutta sekä sujuvoittaa keskustan läpikulkuliikennettä itä-länsisuunnassa. Keskustatunnelisuunnitelmassa tunnelin länsipää olisi Länsiväylän itäpäässä ja itäpää lyhyessä vaihtoehdossa Sörnäisten rantatiellä Haapaniemenkadun kupeessa. Pitkässä vaihtoehdossa tunnelin itäpää sijoittuisi Kulosaaren sillan kupeeseen Vilhovuorenkadun kohdalle (kuva 16).



Kuva 16. Keskustatunnelin ja keskustan huoltotunnelin suunnitelma (Keskustatunnelin... 2007).

Keskustatunneli vähentäisi keskustan maanpäällistä liikennettä ohjaamalla läpi-ajoliikennettä tunnelia pitkin keskustan alitse, ja kauppakeskuksiin suuntautuvaa liikennettä keskustan pysäköintilaitoksiin. Tunneli yhdistäisi keskustan pysäköintilaitoksia toisiinsa, ja helpottaisi keskustassa asiointia henkilöautolla. Keskustatunnelin tarkoituksena on myös vähentää liikenneonnettomuuksia, liikenteen melu- ja päästöhaittoja, nopeuttaa julkista liikennettä sekä ennen kaikkea mahdollistaa kävelykeskustan laajentaminen, muun jalankulkuympäristön kehittäminen ja jalan-

kulkijoiden viihtyisyyden lisääminen (Kaasinen 2000: 61–65). Forssénin (2008) mukaan ainoastaan keskustatunnelin rakentaminen mahdollistaa kävelykeskustan merkittävän laajentamisen. Ilman sitä kävelykeskusta jää hänen mukaansa väistämättä torsoksi. Myös Helsingin seudun kauppakamari (Pasuri 2008) kokee, että yhtenäisen kävelykeskustan toteutuminen on ainoastaan mahdollista keskustatunnelin rakentamisen myötä. Kauppakamarin mukaan keskustatunneli ja kävelykeskustan laajentaminen ovat poliittisesti sidottuja toisiinsa.

Keskustatunnelihanke on saanut osakseen kuitenkin myös voimakasta kritiikkiä. Esimerkiksi Alkun (2007) mukaan kävelykeskustan laajentaminen ei edellytä keskustatunnelia. Kaivokadun tai Pohjoisesplanadin rauhoittaminen ajoneuvoliikenteeltä ei estä hänen mukaansa ajoa keskustan pysäköintiluoliin, sillä niihin pääsee ajoramppien kautta kävelykeskusta-alueen ulkopuolelta. Alku näkeekin keskustatunnelin olevan vain toisinto 1960-luvun Smith & Polvisen liikennesuunnitelmassa esiintyneestä tunnelisuunnitelmasta. Myös monet järjestöt, kuten Enemmistö ry, Vihreä liitto ja Maan Ystävät vastustavat keskustatunnelia. Keskustatunnelin rakentamista vastustamaan on myös perustettu Kenkää keskustatunnelille! – liike. Vastustajat kokevat, että keskustatunnelin rakentaminen ja keskustan saavutettavuuden parantaminen henkilöautolla lisää yksityisautoilua ja kasvattaa siten ruuhkia sisäänajoväylillä. Täten keskustatunneli ei paranna keskustan saavutettavuutta, vaan heikentää sitä. Vastustajien mukaan keskustatunnelin mahdollistama henkilöautoilun lisääntyminen keskustassa lisää myös terveydelle haitallisia päästöjä ja muita liikenteen aiheuttamia haittoja tietyillä kantakaupungin alueilla (Toiskallio 2000; Mielipide keskustatunnelin... 2006).

Tunnelihankkeen toteutuminen onkin tällä hetkellä hyvin epävarmaa. Helsingin sosiaalidemokraattinen puolue päätti 16.1.2008 järjestetyssä Helsingin kaupunginvaltuuston budjettikeskustelussa olla tukematta keskustatunnelia. Puolueen puheenjohtajan Kai Kaliman (cit. Jokinen 2008a) mukaan tunnelin kustannusten nousu yli 500 miljoonaan euroon vaikutti merkittävästi puolueen päätökseen vetäytyä hankkeesta. Muista Helsingin puolueista vihreät, vasemmistoliitto, keskusta, kristillisdemokraatit ja Skp vastustavat tunnelia. Demarien siirtyminen tunnelia vastustavien joukkoon tarkoittaa käytännössä tunnelihankkeen kaatumista, sillä tunnelin kannattajat ovat nyt kaupunginvaltuustossa vähemmistössä.

Keskustatunnelista luopuminen saattaa myös pienentää Helsingin nykyistä kävelykeskustasuunnitelmaa. Asemakaavapäällikkö Anneli Lahden (cit. Huhtanen 2008) mukaan osia kävelykeskustasta ei voida toteuttaa, jos liikennettä ei saada pois kaduilta. Täten kävelykeskustan ulkopuolelle ovat mahdollisesti jäämässä Kaivokatu ja Pohjoisesplanadi, joiden liikenne on ollut tarkoitus ohjata keskustatunneliin.

4.2.3. Huoltoliikenteen sujuvuus

Forssénin (2008) mukaan eräs suurimpia haasteita kävelykatujen suunnittelussa on kadun huoltoliikenteen sujuva järjestäminen, sillä jokainen kävelykatu ja -kaduilla sijaitseva yritys on riippuvainen huolto- ja tavaraliikenteestä liikkeeseensä. Tutkimusten mukaan huoltoliikenne vähentää pahimmassa tapauksessa katujen vetovoimaisuutta, kun kadun käyttäjät joutuvat väistelemään pysäköityjä ja peruuttelevia jakeluajoneuvoja (Heikkilä et al. 1994, 1996). Kävelykatujen huoltoliikenne onkin pyritty järjestämään siten, että huoltoajoneuvojen ei tarvitsisi ajaa kävelykadulle.

Erityisesti suurimpien liikkeiden huolto on pyritty järjestämään sivukatujen kautta tai maanalaisia ramppeja pitkin. Huoltoliikenteen käyttämää reittiä on myös pyritty rajoittamaan. Esimerkiksi Helsingin Mikonkadun huolto on ohjattu kadun päätyjen kautta, ja Iso Roobertinkadulla risteävän kadun, eli Annankadun, kautta. Huoltoliikennettä on myös pyritty rajaamaan tiettyihin kellonaikoihin. Esimerkiksi Mikonkadulla huoltoliikenne on sallittu kello 6-11 ja Iso Roobertinkadulla kello 19 – 11. Tästä huolimatta huoltoajoneuvot ovat usein tuttu näky Helsingin kävelykaduilla myös edellä mainittujen kellonaikojen ulkopuolella.

Heikkilän et al. (1996: 64) mukaan kadunvarsiliikeryrittäjät ovat olleet Suomessa melko tyytymättömiä kävelykatujen huoltoliikenteen toimivuuteen. Etenkin muiden liikkeiden huolto- ja jakeluajoneuvojen pysäköinti oman näyteikkunan eteen on nähty haitalliseksi. Suuret huoltoajoneuvot, kuten rekat ja jakelukuorma-autot on nähty kaikkein haitallisimmiksi oman yrityksen kannalta (kuva 17).

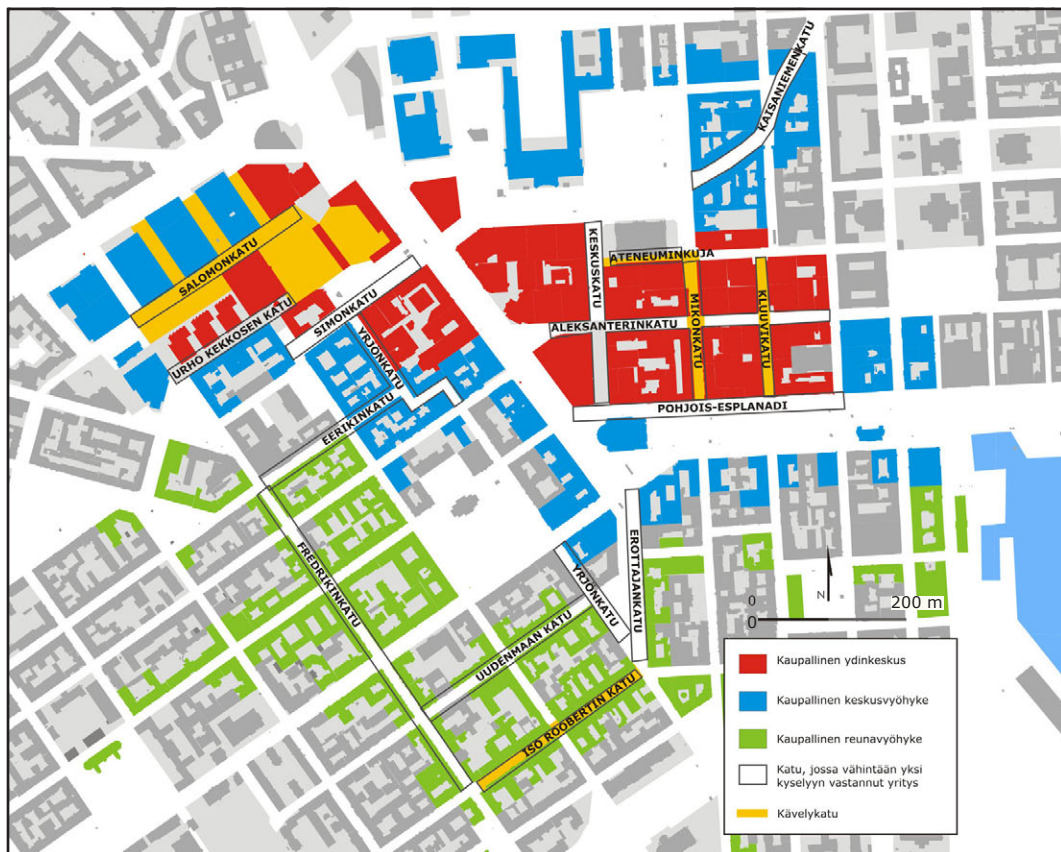


Kuva 17. Jakeluajoneuvo pysäköitynä näyteikkunan eteen Iso Roobertinkadulla (kuva tekijän).

Keskustaan valmisteilla olevan huolto- ja pysäköintitunnelin onkin tarkoitus siirtää merkittävä osa keskustan huoltoliikenteestä maan alle. Keskustan huoltotunnelin ja siihen liittyvien maanalaisten huolto- ja pysäköintitilojen tarkoituksena on parantaa huolto- ja pysäköintiliikenteen toimivuutta, vähentää huolto- ja pysäköintiliikenteen aiheuttamia häiriöitä sekä muulle ajoneuvoliikenteelle että jalankulkuliikenteelle, sekä mahdollistaa Keskuskadun muuttaminen kävelykaduksi. Ruoholahdesta Keskuskadulle ulottuvan huoltotunnelin läntisen osuuden on tarkoitus valmistua liikenteelle lokakuussa 2008 (Keskustatunnelin... 2007). Huoltotunnelin suunnitelmissa on varauduttu siihen, että huoltotunneli voidaan yhdistää myöhemmin keskustatunneliin (kts. kuva 16). Huoltotunnelista hyötyvät kuitenkin ensisijaisesti Aleksanterinkadun kortteleiden ympäristössä sijaitsevat kadunvarsiliikeryttäjät, sillä ainoastaan heidän on mahdollisuus saada liityntälupa huoltotunneliin (Forssén 2008).

SUUNNITTELUSTA JA KEHITTÄMISESTÄ

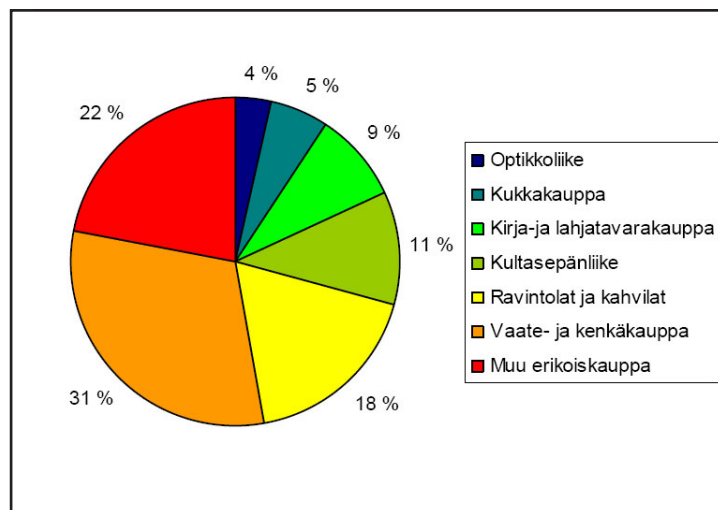
Tässä luvussa esitellään ydinkeskustan kadunvarsiliikeryittäjille suunnatun kyselyn tuloksia, peilaten niitä neljännessä luvussa esitettyihin teemoihin. Luku jakautuu kolmeen pääkappaleeseen, joista ensimmäisessä esitellään kyselyyn vastanneiden vastaajaprofiili. Luvun toisessa kappaleessa käydään läpi kadunvarsiliikeryittäjien näkemyksiä sijaintikadusta verraten niitä neljännessä luvussa esitettyihin kävelykeskustan suunnittelupäämääriin. Luvun viimeisessä kappaleessa tarkastellaan kadunvarsiliikeryittäjien näkemyksiä Helsingin kävelykeskustasta ja sen suunnittelusta kokonaisuutena. Kyselyyn vastanneiden yritysten sijaintikadut on merkitty oheiseen karttaan (kuva 18).



Kuva 18. Kyselyyn vastanneiden yritysten sijaintikadut.

5.1. Kyselyn vastaajaprofiili

Suurin osa kyselyyn vastanneista liikkeistä, eli 31 prosenttia kuului vaate- ja kenkäkauppojen toimialaan. Ravintoloita ja kahviloita kyselyyn vastanneista oli 18 prosenttia, kultasepäneliikkeitä 11 prosenttia, kirja- ja lahjatavarakauppoja 9 prosenttia, kukkakauppoja 5 prosenttia ja optikkoliikkeitä 4 prosenttia. Kyselyyn vastanneista liikkeistä 22 prosenttia edustivat jotain muuta erikoiskaupan toimialaa (kuva 19).

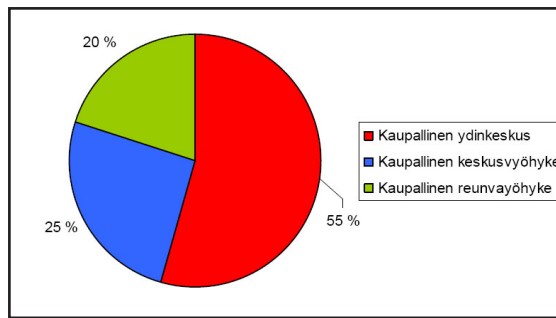


Kuva 19. Kyselyyn vastanneiden toimialajakauma.

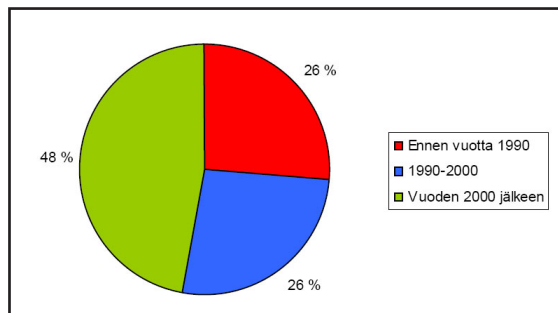
Käyttämäni toimialaluokitus perustuu pääosin Santasalonen & Heusalan (2002a) Helsingin keskustan kaupallista rakennetta käsittelevässä tutkimuksessa käytettyyn luokitukseen. Kyseinen luokitus valittiin tutkimukseen siksi, koska siinä huomioidaan kattavasti Helsingin ydinkeskustan koko kadunvarsiliikeryttäjien kirjo. Luokitus ei myöskään ole liian yksityiskohtainen, toisin kuin esimerkiksi Tilastokeskuksen käyttämä TOL2002-toimialaluokitus, jota tutkimuksessa oli ensin tarkoitus käyttää (Tilastokeskus 2002).

Otoksen koostumus vastaa tutkimusalueen kaikkien kadunvarsiliikkeiden toimialarakennetta ennen kaikkea kahviloiden, ravintoloiden ja vaate- ja kenkäkauppojen osalta. Kaupunkisuunnitteluvirastossa kesällä 2007 tekemäni kartoituksen mukaan tutkimusalueeni kaikista kadunvarsiliikkeistä kahviloiden ja ravintoloiden osuus on 23 prosenttia, vaate- ja kenkäkauppojen osuus 23 prosenttia, kultasepäneliikkeiden osuus neljä prosenttia, kirja- ja lahjatavaraliikkeiden osuus kaksi prosenttia, optikkoliikkeiden osuus kaksi prosenttia ja kukkakauppojen osuus kaksi prosenttia. Kirja- ja lahjatavarakaupat, vaatekaupat, kukkakaupat ja kultasepäneliikkeet ovat tutkimuksessa siis jossain määrin yliedustettuja. Muun erikoiskaupan osuutta tutkimusalueen kaupallisesta rakenteesta oli ongelmallista selvittää, johtuen kartoituksessani käyttämästä erilaisesta toimialaluokittelusta.

Kyselyyn vastanneista liikkeistä 55 prosenttia sijaitsi kaupallisessa ydinkeskustassa, 25 prosenttia kaupallisella keskusvyöhykkeellä ja 20 prosenttia kaupallisella reunavyöhykkeellä (kuva 20). Yrityksistä 33 prosenttia sijaitsi kävelykadulla ja 67 prosenttia kävelykadun ulkopuolella. Suurin osa kyselyyn vastanneista, 48 prosenttia, oli aloittanut toimintansa nykyisellä sijaintikadullaan vuoden 2000 jälkeen (kuva 21).



Kuva 20. Kyselyyn vastanneiden sijainti ydinkeskustan kaupallisilla vyöhykkeillä.



Kuva 21. Kyselyyn vastanneiden aloittamisvuosi sijaintikadullaan.

Kävelykaduilla sijaitsevista yrityksistä toimintansa kadulla ennen kadun muuttumista kävelykaduksi oli aloittanut 27 prosenttia yrityksistä. Sen sijaan peräti 67 prosenttia kävelykatuyrityksistä oli aloittanut toimintansa kävelykadulla vuonna 2000 tai myöhemmin. Tuloksen perusteella kävelykaduilla sijaitsevien liikkeiden vaihtuvuus on melko suurta. Pasurin (2008) mukaan liikkeiden vaihtuvuus Helsingin keskustan kävelykaduilla onkin ollut melko vilkasta. Tutkimusten mukaan suomalaiset kävelykadut vasta hakevat ideaalista toimialarakennettaan, minkä vuoksi myös liikkeet kaduilla vaihtuvat usein (Heikkilä et al. 1996: 78).

5.2. Vastaajien näkemykset sijaintikadustaan kävelykeskustan suunnittelupäämäärien kautta tarkasteltuna

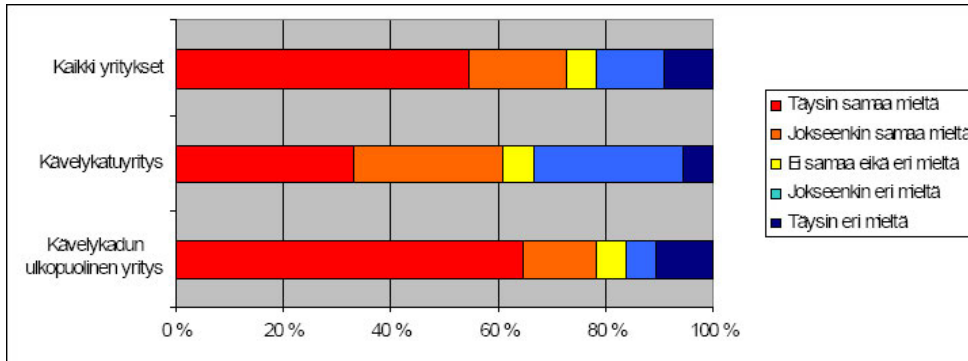
5.2.1. Turvallisuus ja viihtyisyys

Kyselylomakkeen ensimmäisessä osiossa kadunvarsiliikeryrittäjien näkemyksiä sijaintikatunsa turvallisuudesta ja viihtyisyydestä analysoitiin viiden väittämän kautta. Väittämät käsittelivät yrittäjien sijaintikadun istutusten riittävyyttä, ajoneuvoliikenteen häiritsevyyttä, sijaintikadun turvallisuutta, valaistuksen tasoa ja sijaintikadun viihtyisyyttä.

ISTUTUSTEN RIITTÄVYYS

Kyselyn ensimmäisessä väittämässä tiedusteltiin, onko vastaajien sijaintikadulla riittävästi istutuksia. Yhteensä 73 prosenttia yrittäjistä oli sitä mieltä että heidän sijaintikadullaan tulisi olla enemmän istutuksia. Myös kävelykaduilla ja kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevien yritysten näkemykset sijaintikatunsa istutusten

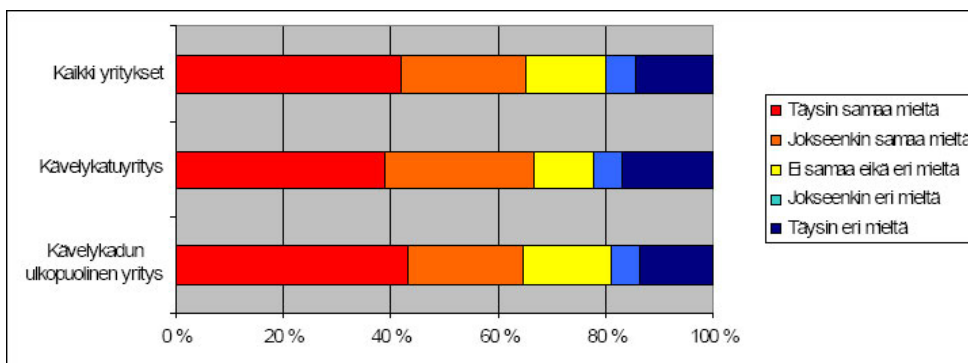
riittävydestä olivat yhteneväisiä. Kävelykatuyrittäjistä 61 prosenttia ja kävelykadun ulkopuolella sijaitsevista yrittäjistä jopa 79 prosenttia kokivat sijaintikatunsa istutusten määrän riittämättömäksi (kuva 22). Etenkin Mikonkadun, Kluuvikadun ja Kaisaniemenkadun yrittäjät toivoivat lisää istutuksia sijaintikadulleen. Erään Mikonkadun yrittäjän mukaan kadulla oli aikaisemmin ollut kukkalaitteita. Jostain hänelle tuntemattomasta syystä kukkalaitteet oli kuitenkin kerätty pois.



Kuva 22. Vastausten jakautuminen väittämän ”Sijaintikadullanne tulisi olla enemmän istutuksia” kohdalla.

AJONEUVOLIIKENTEEN HÄIRITSEVYYS

Selvä enemmistö kyselyyn vastanneista koki sijaintikadullaan olevan häiritsevää ajoneuvoliikennettä. Kaikista kyselyyn vastanneista 66 prosenttia oli väittämästä jokseenkin tai täysin samaa mieltä. Kävelykatuyrittäjistä 67 prosenttia ja kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevista yrittäjistä 65 prosenttia oli väittämästä jokseenkin tai täysin samaa mieltä (kuva 23). Yksittäisiä katuja tarkasteltaessa ajoneuvoliikenne häiritsi eniten Iso Roobertinkadulla sijaitsevia kävelykatuyrittäjiä. Heistä 75 prosenttia oli väittämästä täysin ja 25 prosenttia jokseenkin samaa mieltä. Iso Roobertinkadun ajoneuvo- ja huoltoliikenteestä onkin keskusteltu vuosien saatossa useaan otteeseen esimerkiksi Helsingin sanomien sivuilla (Manninen 2003; Kävelykadun... 2003). Kadun ajoneuvoliikenteen ongelmallisuus on huomioitu myös vuoden 1989 kävelykeskustan periaatesuunnitelmassa, jonka mukaan siihen tullaan puuttumaan kaupungin toimesta (Kävelykeskusta... 1989: 1).



Kuva 23. Vastausten jakautuminen väittämän ”Sijaintikadullanne on häiritsevää ajoneuvoliikennettä” kohdalla.

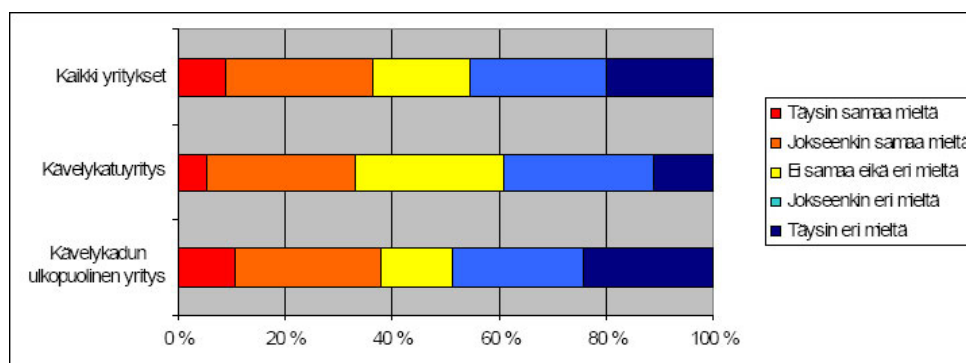
Kiinnostavaa tuloksessa on myös se, että enemmistö kävelykatujen ulkopuolisista yrittäjistä kokee sijaintikadullaan olevan häiritsevää ajoneuvoliikennettä. Kävelykaduilla sijaitseville yrityksille kaikki kadun ajoneuvoliikenne on nähdäkseni jossain määrin häiritsevää. Tulosta olisikin jatkossa mielenkiintoista analysoida tarkemmin ja selvittää esimerkiksi, miksi ajoneuvoliikenne on häiritsevää myös kävelykatujen ulkopuolisille yrittäjille. Kokevatko yritykset ajoneuvoliikenteen vaikuttavan estevaikutusten tavoin negatiivisesti yrityksensä myyntiin, vai onko kyse jostain muusta?

TURVALLISUUS

Kaikista kyselyyn vastanneista yrityksistä 71 prosenttia koki sijaintikatunsa kävelijöille turvallisiksi. Suurin osa kävelykaduilla ja kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevista yrittäjistä pitivät myös sijaintikatuaan turvallisena kävelijöille. Osa Aleksanterinkadun kävelykatuyrittäjistä kertoi haastattelutilanteessa kadun turvallisuuden tosin laskeneen viime vuosina lisääntyneen ajoneuvoliikenteen myötä. Katujen turvallisuus ei suoraan vaikuta yritysten toimintaedellytyksiin. Kaduilla koettu turvattomuus ja vilkas ajoneuvoliikenne lisäävät kuitenkin estevaikutuksia, minkä on todettu vähentävän asiointiympäristön houkuttelevuutta ja vähentävän kadun kaupallista toimivuutta (Santasalo & Heusala 2002a: 17). Yrittäjien näkemykset sijaintikatunsa turvallisuudesta näyttäisivät kuitenkin näiden tulosten perusteella olevan pääosin positiivisia.

VIIHTYISYYS

Sijaintikatun viihtyisyyttä kysyttäessä vastausten jakautuminen ei sen sijaan ollut yhtä selkeää. Kaikista kyselyyn vastanneista 35 prosenttia koki sijaintikatunsa viihtyisäksi. Kävelykaduilla sijaitsevista yrityksistä 34 prosenttia ja kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevista yrityksistä 38 prosenttia piti sijaintikatuaan viihtyisänä (kuva 24). Keskuskadun yrittäjien näkemykset sijaintikatunsa viihtyisyydestä poikkesivat merkittävimmin muista kyselyyn vastanneista. Kaikki Keskuskadulla sijaitsevat yrittäjät vastasivat viihtyisyyttä koskevaan väittämään kielteisesti. Em. yrit-



Kuva 24. Vastausten jakautuminen väittämän "Sijaintikatunne on viihtyisä" kohdalla.

täjistä 57 prosenttia oli väittämistä täysin eri mieltä ja 43 prosenttia jokseenkin eri mieltä. Tulokseen vaikuttaa epäilemättä Stockmannin ja Makkaratalon kortteleiden kunnostustyöt. Keskuskadun katupinnoitteet oli kyselyajankohtana avattu, ja kadun eteläpääty oli peitetty valkoisella suojakankaalla.

Kiinnostavaa tuloksessa on se, että pieni enemmistö kävelykatuyrittäjistä ei pitänyt sijaintikatuaan viihtyisänä, vaikka kävelykatujen viihtyisyyteen on pyritty panostamaan viime vuosina runsaasti (Forssén 2008). Lähes kaikki sijaintikatunsa epäviihtyisäksi kokevat kävelykatuyritykset ovat myös sijainneet kadullaan ennen kadun muuttumista kävelykaduksi. Jatkossa olisikin kiinnostavaa selvittää, kuinka katujen muuttuminen kävelykaduksi on vaikuttanut kävelykatuyrittäjien toimintaedellytyksiin sijaintikaduillaan.

VALAISTUKSEN MIELLYTTÄVYYS

Kaikista kyselyyn vastanneista 51 prosenttia koki sijaintikatunsa valaistuksen miellyttäväksi. Myös molemmat vertailuryhmät olivat samalla kannalla. Haastattelutilanteessa osa yrittäjistä kertoi myös katuvalaistuksensa parantuneen viime vuosina. Helsingin kaupunki on panostanut koko ydinkeskustan valaistuksen kehittämiseen 1990-luvun loppupuolelta lähtien. Esimerkiksi kulttuurikaupungin juhluvuotta 2000 edeltävinä vuosina Helsingin katuvalaistukseen panostettiin merkittävästi. Myös kävelykatujen valaistukseen on panostettu viime vuosina (Maunula 1999). Näiden tulosten valossa voidaan sanoa katuvalaistuksen kehittämisen olleen merkityksellistä.

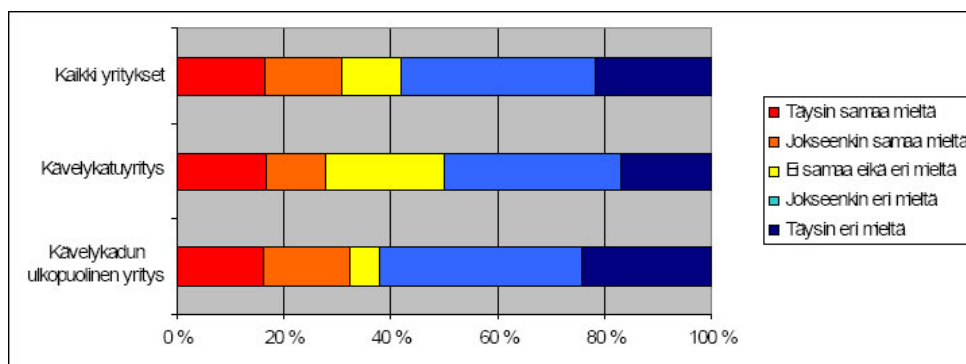
Kyselyn ensimmäisen osion tulosten perusteella kävelykatuyrittäjien näkemykset eivät merkittävästi poikkea kävelykatujen ulkopuolisten yritysten näkemyksistä sijaintikatujensa turvallisuuteen ja viihtyisyyteen liittyen. Mielenkiintoista tuloksissa on nimenomaan kyseisten eroavaisuuksien puuttuminen ja etenkin se, että kävelykatuyrittäjät eivät koe sijaintikatuaan kävelykatujen ulkopuolisia yrittäjiä viihtyisämmäksi. Jatkossa olisikin kiinnostavaa selvittää tarkemmin tuloksien taustalla vaikuttavia laadullisia syitä haastattelemalla väittämiin kielteisesti vastanneita kävelykatuyrittäjiä.

5.2.2. Kaupallinen vetovoimaisuus ja saavutettavuus

Kyselyn toisessa osiossa selvitettiin kadunvarsiliikeryrittäjien näkemyksiä sijaintikatunsa kaupallisesta vetovoimaisuudesta ja saavutettavuudesta kymmenen väittämän kautta. Väittämät käsittelivät vastaajien liikkeiden saavutettavuutta eri kulkumuodoilla, mainostamisen rajoittamista, kaupallisten palveluiden monipuolisuutta, asiakaspysäköintipaikkojen riittävyyttä, asiakaspalautetta ja autoilevien asiakkaiden osuutta asiakaskunnasta.

SAAVUTETTAVUUS

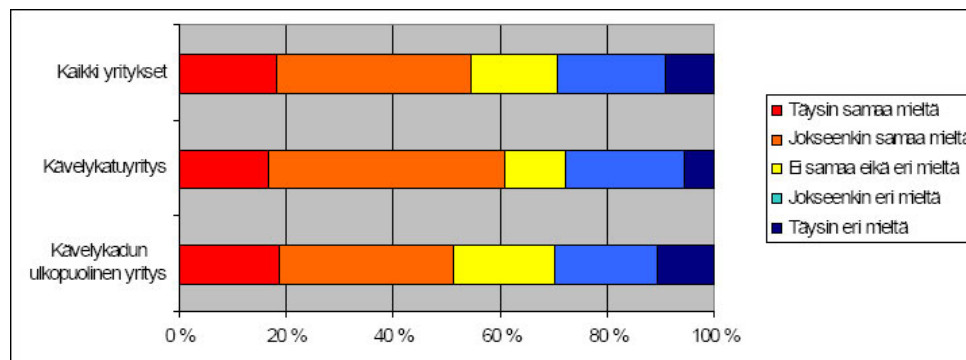
Suurin osa yrittäjistä koki liikkeensä saavutettavuuden hyväksi kaikilla muilla liikennevälineillä paitsi henkilöautolla. Vastaajista 58 prosenttia koki, että heidän liikkeensä ei ollut hyvin saavutettavissa henkilöautolla. Kävelykatuyrittäjistä 50 prosenttia ja kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevista yrityksistä 62 prosenttia koki liikkeensä olevan huonosti saavutettavissa henkilöautolla (kuva 25). Haastattelutilanteessa moni yrittäjä totesi koko ydinkeskustan olevan hankalasti saavutettavissa henkilöautolla, ja toivoi että keskustan saavutettavuuteen etenkin henkilöautolla panostettaisiin lisää.



Kuva 25. Vastausten jakautuminen väittämän ”Liikkeenne on hyvin saavutettavissa henkilöautolla” kohdalla.

KAUPALLINEN VETOVOIMAISSUUS

Kaikista kyselyyn vastanneista 54 prosenttia koki sijaintikatunsa kaupallisesti vetovoimaiseksi, ollen väittämästä jokseenkin tai täysin samaa mieltä. Kävelykatuyrittäjistä 61 prosenttia ja kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevista yrittäjistä 51 prosenttia kokivat sijaintikatunsa kaupallisesti vetovoimaisiksi (kuva 26).



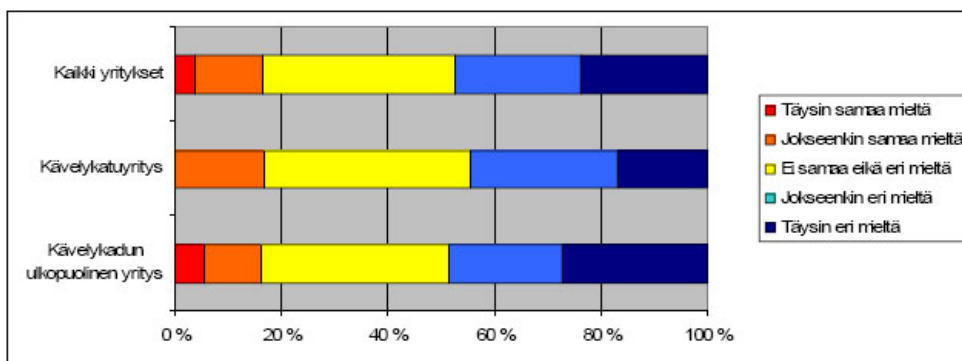
Kuva 26. Vastausten jakautuminen väittämän ”Sijaintikatunne on kaupallisesti vetovoimainen” kohdalla.

Yksittäisiä katuja tarkasteltaessa Keskuskadun yrittäjät erottuivat selkeimmin, sillä suurin osa heistä valitsi kaupalliseen vetovoimaisuuteen liittyvän väittämän kohdalla vaihtoehdon ”täysin eri mieltä”. Valintaan vaikuttaa epäilemättä myös tässä kohtaa kadulla meneillään olevat katutyöt.

Tuloksen perusteella kävelykadut osoittautuvat yleisesti kaupallisesti hieman muita katuja vetovoimaisimmiksi kadun yrittäjien näkökulmasta. Tulos näyttää ymmärrettävältä myös aikaisempien tutkimusten valossa, joiden mukaan kävelykadut ovat kaupunkikeskustojen kaupallisesti vetovoimaisimpia katuja (Heikkilä et al. 1994, 1996). Tosin Keskuskadun katutyöt hieman vääristävät tulosta kävelykatuyrittäjien eduksi.

MAINOSTAMISEN RAJOITTAMINEN

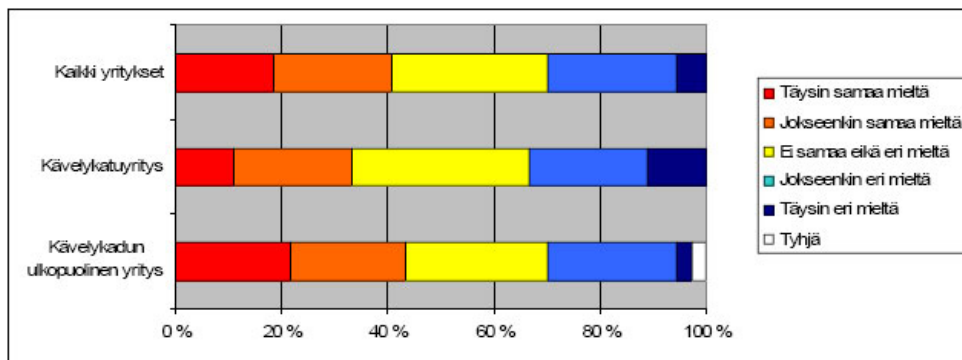
Ainoastaan 17 prosenttia vastaajista oli sitä mieltä, että heidän sijaintikadullaan mainostamista rajoitetaan liikaa, ja 36 prosenttia ei ottanut väittämään kantaa puolesta eikä vastaan. Kumpikaan vertailuryhmästä ei myöskään kokenut, että mainostamisen rajoittaminen olisi liiallista heidän sijaintikadullaan (kuva 27). Haastattelutilanteessa muutama vastaaja tosin mainitsi saaneensa kaupungilta huomautuksen sijoittaessaan mainoskyltinsä liian näkyvälle paikalle, tässä tapauksessa keskelle jalkakäytävää. Muutamilla yrittäjillä oli myös useampi mainoskyltti liikkeensä ulkopuolella. Kaupungin kanta on, että mainostelineet täytyy sijoittaa rakennuksen seinän viereen, jotta ne eivät häiritsisi jalankulkijoita, ja kylttejä saa olla ainoastaan yksi mainostavaa liikettä kohden (Ulkomainoslaitteiden... 2005). Osa vastaajista kertoi, ettei juuri tunne kaupungin ulkomainontaa koskevia sääntöjä.



Kuva 27. Vastausten jakautuminen väittämän ”Sijaintikadullanne mainostamista rajoitetaan liikaa” kohdalla.

KAUPALLISTEN PALVELUIDEN MONIPUOLISUUS

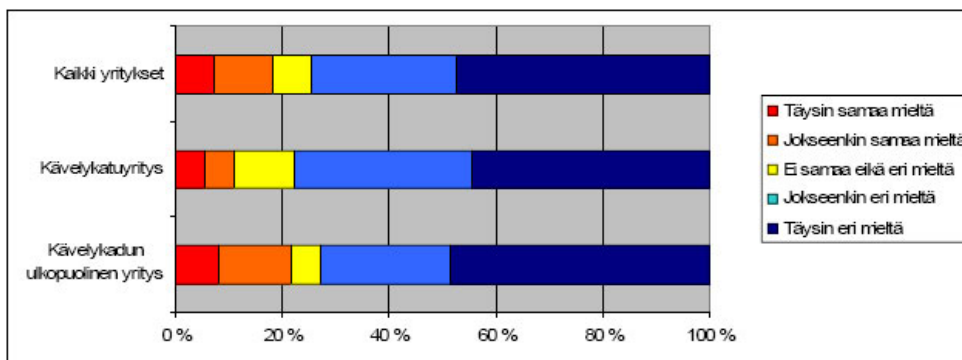
Kaikista vastanneista 41 prosenttia oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä siitä, että heidän sijaintikadullaan tulisi olla monipuolisemmin kaupallisia palveluita. Kävelykatuyrittäjistä väittämään vastasi myöntävästi 33 prosenttia. Kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevista yrittäjistä samaa mieltä oli 44 prosenttia. Merkittävää tämän väittämän kohdalla on, että suurin osa vastaajista ei ottanut väittämään kantaa suuntaan tai toiseen valiten vaihtoehdon ”ei samaa eikä eri mieltä” (kuva 28). Oletettavasti kysymykseen vastaaminen koettiin vaikeaksi, tai sijaintikadun kaupallisten palveluiden monipuolisuutta ei nähdä merkitykselliseksi kadunvarsiliikeryttäjien keskuudessa.



Kuva 28. Vastausten jakautuminen väittämän ”Sijaintikadullaan tulisi olla monipuolisemmin kaupallisia palveluita” kohdalla.

PYSÄKÖINTIPAikkojen RIITTÄVYYS

Pysäköintipaikkojen riittävyydestä yrittäjät olivat myös melko yhteneväisellä kannalla. Yhteensä 74 prosenttia kaikista kyselyyn vastanneista oli sitä mieltä, että heidän liikkeensä lähistöllä ei ole riittävästi asiakaspysäköintipaikkoja. Ainoastaan 18 prosenttia oli väittämästä vastakkaista mieltä. Kävelykatuyrittäjistä 77 prosenttia ja kävelykatujen ulkopuolisista yrittäjistä 73 prosenttia koki, että pysäköintipaikkoja ei ole riittävästi (kuva 29). Samankaltaiseen tulokseen päätyivät myös Lindblom & Vuolanto (1994: 42) ydinkeskustan kaupallisia palveluita käsittelevässä tutkimuksessaan.

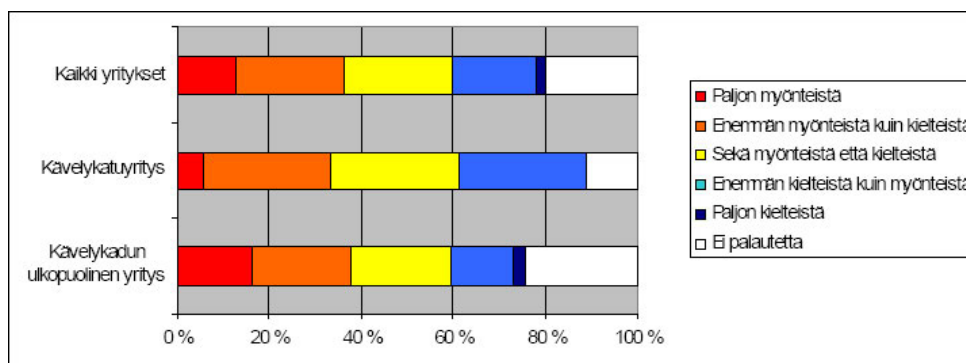


Kuva 29. Vastausten jakautuminen väittämän ”Liikkeenne lähistöllä on riittävästi pysäköintipaikkoja asiakkailleen” kohdalla.

Helsingin keskustaan on kuitenkin valmistunut viimeisen viiden vuoden aikana uusia pysäköintilaitoksia, jotka ovat kasvattaneet keskustan pysäköintilaitospaikkojen määrän jo yli 4000. Vuonna 2000 Helsinkiin valmistui Kluuvin ja Elielin pysäköintilaitokset, vuonna 2003 Erottajan pysäköintilaitoksen laajennus, vuonna 2004 Kasarmitorin pysäköintilaitos ja vuonna 2006 Kampin keskuksen pysäköintihalli (Liikenteenohjauskeskus... 2006). Lisäksi ydinkeskustaan on rakenteilla Forumin parkkiluolan laajennus, Stockmannin laajennukseen ja Makkaratalon saneeraukseen liittyvä pysäköintilaitos ja Salomoninkadun pysäköintilaitos. Nämä laajennukset kasvattavat Helsingin pysäköintilaitosten pysäköintipaikkojen määrän yhteensä noin 6000 (Huhta 2003). Tämän lisäksi ydinkeskustassa on runsaasti kadunvarsipysäköintipaikkoja. Kiinnostavaa olisikin selvittää yrittäjien näkemys pysäköintipaikkojen riittävyydestä pysäköintilaitosten valmistumisen jälkeen.

ASIAKASPALAUTE

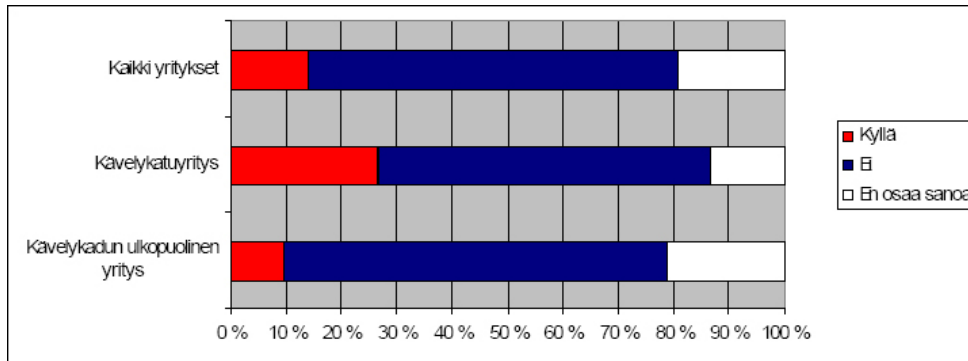
Yritysten saama asiakaspalaute sijaintikadustaan oli pääosin positiivista. Kaikista kyselyyn vastanneista 37 prosenttia koki asiakaspalautteen olleen myönteistä. Kävelykatuyrittäjistä 28 prosenttia oli saanut sijaintikadustaan enemmän kielteistä kuin myönteistä palautetta, kun kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevista yrityksistä kielteistä palautetta oli saanut ainoastaan 17 prosenttia vastanneista (kuva 30).



Kuva 30. Vastausten jakautuminen monivalintakysymyksen ”Millaista palautetta asiakkaanne ovat antaneet sijaintikadustanne” kohdalla.

Kävelykatuyrittäjille oli myös annettu enemmän palautetta kadustaan verrattuna kävelykatujen ulkopuolella sijaitseviin yrityksiin. Oletettavasti kävelykatujen käyttäjät reagoivat herkemmin kadulla havaittuihin positiivisiin ja negatiivisiin seikkoihin. Jos kadulla havaitaan pienikin epäkohta, puututaan siihen helpommin. Huomattavaa oli myös se, että ydinkeskustan kaupallisella reunavyöhykkeellä sijaitsevat yrittäjät olivat saaneet enemmän negatiivista kuin positiivista palautetta sijaintikadustaan, verrattuna muilla vyöhykkeillä sijaitseviin yrittäjiin. Etenkin Iso Roobertinkadun yrittäjien saama asiakaspalaute oli pääosin negatiivista. Yksiselitteistä johtopäätöstä tuloksesta ei voi muodostaa. Mahdollista kuitenkin on, että kaupunki panostaa enemmän kaupallisen keskusvyöhykkeen kuin reunavyöhykkeen katujen kunnossapitoon.

Jopa 69 prosenttia kaikista vastaajista koki, että yksityisautoilevat asiakkaat eivät osta muita asiakkaita enemmän. Kävelykatuyrittäjistä 50 prosenttia ja kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevista yrittäjistä peräti 78 prosenttia oli tätä mieltä (kuva 31). Samanlaiseen tulokseen päätyivät myös Lindblom & Vuolanto (1994: 41) Aleksanterinkadun ja sen poikkikatuojen yrityksiä käsittelevässä tutkimuksessaan.



Kuva 31. Vastausten jakautuminen monivalintakysymyksen ”Ostavatko yksityisautoilevat asiakkaat enemmän kuin muut” kohdalla.

Tulos kertoo nähdäkseni ainakin sen, että yrittäjät eivät aseta mitään asiakasryhmää etusijalle, sillä todellista autoilevien asiakkaiden määrää vastaajat eivät nähtävästi voi tietää. Mielenkiintoista olisikin selvittää, mikä on autoilevien asiakkaiden todellinen osuus koko tutkimusalueen asiakaskunnasta. Tällaiseen selvitykseen ei tässä tutkimuksessa kuitenkaan ollut resursseja. Tämän kysymyksen kohdalla katsottiin aiheelliseksi selvittää myös kysymykseen positiivisesti vastanneiden yritysten toimiala, sillä oletettavasti raskaita tavaroita myyvien liikkeiden asiakaskunnasta enemmistö on yksityisautoilevia. Yllättäen ainoastaan kaksi kysymykseen myönteisesti vastannutta yritystä kauppasi raskaampaa tavaraa. Sen sijaan suurin osa kysymykseen positiivisesti vastanneista yrittäjistä olivat miestenvaateliikkeitä. Tulos on kiinnostava siinä mielessä, että tutkimusten mukaan miehet autoilevat naisia enemmän (Kiiskilä et al. 2006: 27). Tämän perusteella voisi olettaa, että kyseisissä liikkeissä asioivat ovat pääosin keskustassa yksityisautoilevia miehiä.

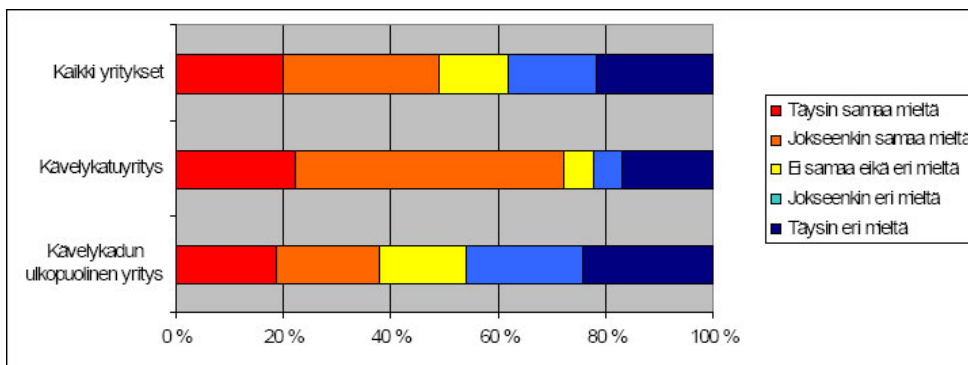
Yrittäjiä, jotka uskoivat yksityisautoilevien asiakkaiden ostavan enemmän, pyydettiin vielä arvioimaan kuinka paljon enemmän prosentuaalisesti autoilevat asiakkaat keskimäärin ostavat. Ainoastaan 11 prosenttia yrittäjistä katsoi pystyvänsä vastamaan tähän kysymykseen. Vastaukset vaihtelivat 30 prosentista 80 prosenttiin.

5.2.3. Huoltoliikenne

Yrittäjien näkemyksiä sijaintikatunsa huoltoliikenteestä analysoitiin neljän väittämän ja yhden avokysymyksen kautta. Väittämät käsittelivät huoltoliikenteen häiritsevyyttä, huoltoliikenteen rajoittamista, huoltoliikenteen vaikutuksia kadun kaupalliseen vetovoimaisuuteen, ja rakenteilla olevan huoltotunnelin vaikutuksia huoltoliikenteen järjestämiseen tulevaisuudessa. Avokysymyksessä kysyttiin mitä parannuksia vastaajat toivoisivat huoltoliikenteensä järjestämiseen tulevaisuudessa.

HUOLTOLIIKENTEEN HÄIRITSEVYYS

Kävelykatuyrittäjistä peräti 72 prosenttia koki sijaintikadullansa olevan häiritsevää ja asiaankuulumatonta huoltoliikennettä, kun kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevista yrityksistä samoin koki ainoastaan 38 prosenttia (kuva 32). Kävelykatujen huoltoliikenne aiheuttaa siis selvää haittaa kaduilla sijaitseville yrityksille. Tulos näyttää relevantilta myös aiempien tutkimusten valossa. Esimerkiksi Lindblom (1995:13) on päättänyt Mikonkatua käsittelevässä tutkimuksessaan samankaltaiseen tulokseen. Myös muissa suomalaisissa kaupungeissa, kuten esimerkiksi Jyväskylässä, huoltoliikenne on nähty ongelmaksi kävelykatuyrittäjien keskuudessa (Jyväskylä-lehti 2003). Nähdäkseni ongelman taustalla ovat Santasalon & Heusalan (2002b) määrittelemät estevaikutukset. Kun kävelykatujen asiakkaat joutuvat väistelemään peruuttelevia ja pysäköityjä jakeluautoja, kävelykadun funktio jalkankulkijoille varattuna tilana katoaa. Siten kadun viihtyisyys ja vetovoimaisuus miellyttävänä kauppakatuna laskee, mikä vaikuttaa negatiivisesti kadunvarsiliikeryttäjien toimintaedellytyksiin.

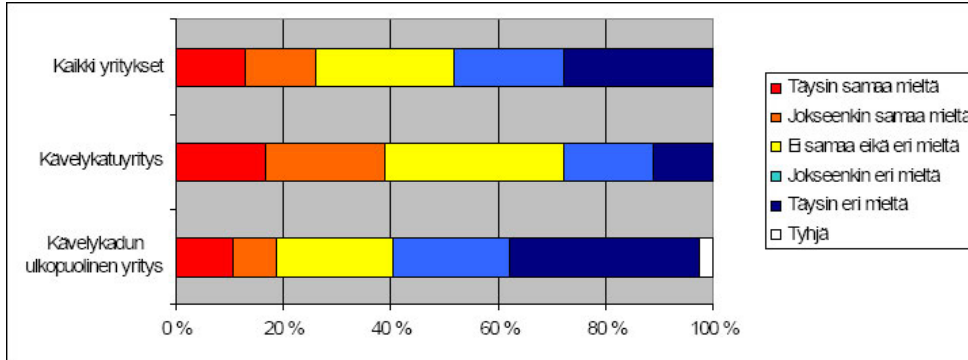


Kuva 32. Vastausten jakautuminen väittämän "Sijaintikadullanne on häiritsevää ja asiaankuulumatonta huoltoliikennettä" kohdalla.

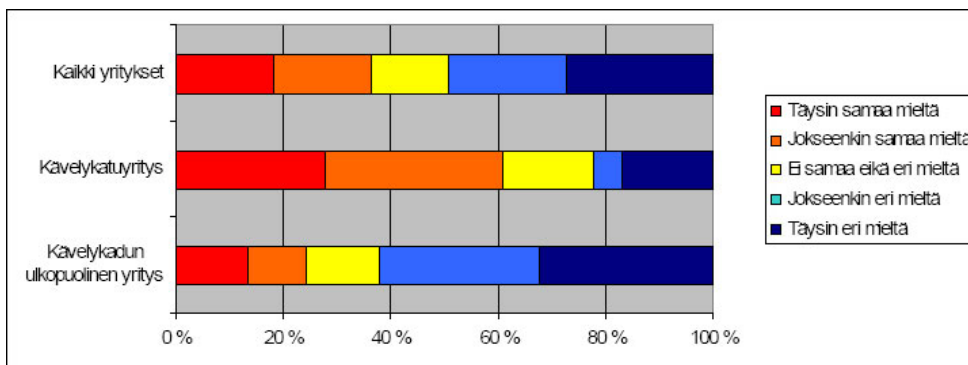
HUOLTOLIIKENTEEN RAJOITTAMINEN JA HUOLTOLIIKENTEEN VAIKUTUS KAUPALLISEEN VETOVOIMAISUUTEEN

Hienoinen enemmistö, 39 prosenttia, kävelykatuyrittäjistä koki että heidän sijaintikatunsa huoltoliikennettä tulisi rajoittaa nykyistä enemmän (kuva 33). Kävelykatuyrittäjistä 61 prosenttia koki myös huoltoliikenteen vaikuttavan haitallisesti sijain-

tikatunsa kaupalliseen vetovoimaisuuteen. Kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevista yrityksistä 62 prosenttia oli väittämstä vastakkaista mieltä (kuva 34). Vaikka huoltoliikenne on sallittua kaikilla ydinkeskustan kävelykaduilla ainoastaan rajoitettui-
na ajankohtina, ei näiden tulosten perusteella rajoituksia mitä ilmeisimmin nouda-
teta. Myös ydinkeskustassa tekemäni havainnot todistavat, että kävelykaduilla on
huoltoliikennettä myös muulloin kuin sallittuna aikana.



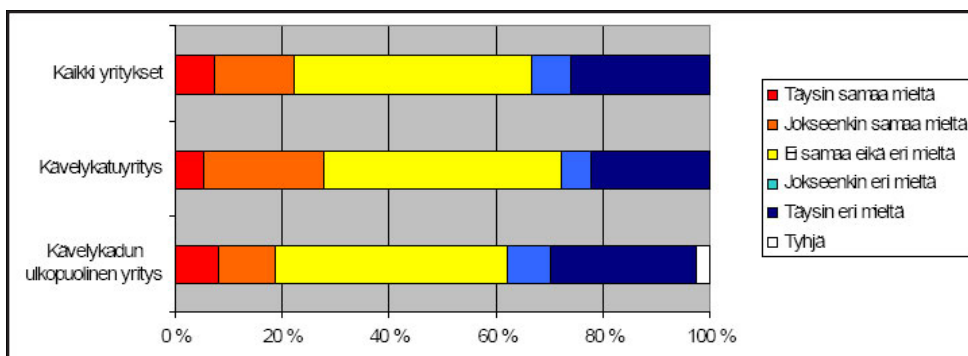
Kuva 33. Vastausten jakautuminen väittämän ”Katunne huoltoliikennettä tulisi rajoittaa nykyistä enemmän” kohdalla.



Kuva 34. Vastausten jakautuminen väittämän ”Huoltoliikenne vaikuttaa haitallisesti sijaintikatunne kaupalliseen vetovoimaisuuteen” kohdalla.

HUOLTOTUNNELIN VAIKUTUS HUOLLON JÄRJESTÄMISEEN

Osion viimeisessä väittämässä tiedusteltiin, parantaako ydinkeskustan huoltotunneli huollon järjestämistä vastaajien liikkeisiin tulevaisuudessa. Suurin osa yrittäjistä oli ilmeisen epätietoisia huoltotunnelin vaikutuksista, sillä 44 prosenttia kaikista vastanneista valitsi vaihtoehdon ”ei samaa eikä eri mieltä” (kuva 35).



Kuva 35. Vastausten jakautuminen väittämän ”Ydinkeskustan huoltotunneli tulee parantamaan huollon järjestämistä liikkeeseen” kohdalla.

Monet kyselyyn suullisesti vastanneista yrittäjistä kertoivat, etteivät he tiedä tunnelisuunnitelmasta mitään. Yksi vastaajista oli jättänyt kyseisen kohdan tyhjäksi ja kirjoittanut väittämän päälle kysymysmerkin. Haastattelutilanteessa osa vastaajista kertoi, että kadunvarsiliikeryrittäjillä ei ole mahdollisuutta saada liityntälupaa tunneliin. Tunneli rakennetaan heidän mukaansa helpottamaan pääasiassa tavaratalojen ja kauppakeskusten huoltoa. Tosiasiassa huoltotunneli tulee parantamaan lähinnä Aleksanterinkadun ympäristön huoltoliikenteen järjestämistä, ja alueen kadunvarsiliikeryrittäjillä on myös mahdollisuus liittyä tunneliin lastauslaitureiden kautta (Forssén 2008). Liitynnän järjestäminen edellyttää kuitenkin investointeja, joihin pienemmillä yrityksillä ei välttämättä ole varaa.

EHDOTUKSET HUOLTOLIIKENTEEN JÄRJESTÄMISEN PARANTAMISEKSI

Kyselyyn vastanneilla oli useita ehdotuksia heidän huoltoliikenteensä järjestämisen parantamiseksi. Etenkin kävelykatuyrittäjät kokivat huoltoliikenteen rajoittamisen tiettyyn vuorokaudenaikaan, esimerkiksi varhaiseen aamuun tai iltaan, parantavan huollon järjestämistä. Suurimmalla osalla kävelykaduista huoltoliikennettä onkin rajoitettu. Esimerkiksi Mikonkadulla huoltoliikenne on sallittu ainoastaan kello kuuden ja 11 välisenä aikana. Vastaajien mukaan suuri osa muista kävelykatuyrittäjistä ei kuitenkaan noudata huoltoliikenteen rajoituksia ja esimerkiksi iltapäivällä kaduille parkkeeratut jakeluatot ovat tuttu näky esimerkiksi Iso Roobertinkadulla (kts. kuva 17). Erityisesti näyteikkunoiden eteen pysäköidyt huoltoajoneuvot koettiin yrittäjien keskuudessa merkittäväksi huoltoajoon liittyväksi ongelmaksi. Samanlaiseen tulokseen päätyivät myös Heikkilä et al. (1996: 65) suomalaisia kävelykeskustoja käsittelevässä tutkimuksessaan.

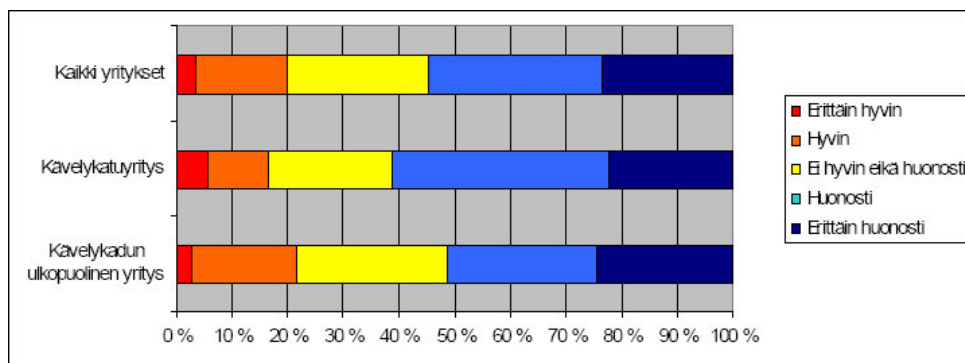
Oma pysäköintipaikka ja vapaampi pysäköinti oman liikkeen edessä koettiin myös parantavan huoltoliikenteen järjestämistä vastaajien keskuudessa. Osa kävelykatuyrittäjistä oli myös närkästynyt kaupungin pysäköinninvalvontapolitiikkaan ja toivoi ymmärrystä pysäköinninvalvojilta. Muutama vastaaja oli saanut maksumuistutuksen lastatessaan tavaraa liikkeeseensä. Osa yrittäjistä toivoi myös henkilökohtaisessa käytössä olevaa lastausaluetta ja pysäköintipaikkaa liikkeensä pääsisäänkäynnin eteen.

5.3. Vastaajien näkemykset Helsingin kävelykeskustan suunnittelusta ja kehittämisestä kokonaisuutena

Kadunvarsiliikeryittäjien näkemyksiä Helsingin kävelykeskustan suunnittelusta ja kehittämisestä kokonaisuutena analysoitiin yhden monivalintakysymyksen ja 13 väittämän kautta. Väittämät käsittelivät kävelykeskustan hyödyllisyyttä, kävelykeskustan laajentamista, yksityisautoilun rajoittamista ydinkeskustassa, ydinkeskustan katujen ja kortteleiden kattamista, ydinkeskustan tunnelihankkeita, autottomia tapahtumapäiviä, kävelykatujen ja – aukoiden viihtyisyyttä ja Mikonkadun ja Kalevankadun muuttamista kävelykaduiksi.

KÄVELYKESKUSTASUUNNITELMIEN TUNTEMUS

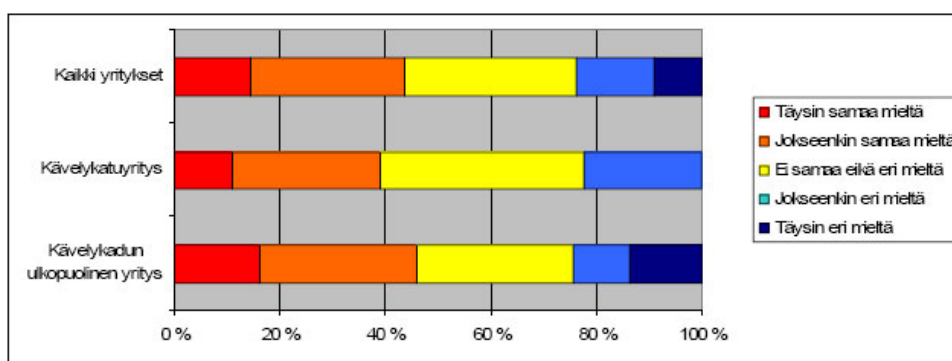
Osion ensimmäisessä kysymyksessä yrittäjiltä tiedusteltiin, kuinka hyvin he tuntevat Helsingin kävelykeskustasuunnitelmia. Kaikista kyselyyn vastanneista yhteensä 55 prosenttia tunsikin Helsingin kävelykeskustasuunnitelmia huonosti tai erittäin huonosti. Kävelykatuyrittäjien ja kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevien yrittäjien vastaukset olivat jokseenkin yhteneväisiä. Kävelykatuyrittäjistä 61 prosenttia ja kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevista yrittäjistä 51 prosenttia koki kävelykeskustasuunnitelmien tuntemuksensa olevan huono tai erittäin huono (kuva 36).



Kuva 36. Vastausten jakautuminen kysymyksen ”Kuinka hyvin katsotte tuntevanne Helsingin kävelykeskustasuunnitelmia” kohdalla.

Sen sijaan kaupallisessa ydinkeskustassa sijaitsevat yrittäjät tunsivat kävelykeskustasuunnitelmia muita kadunvarsiliikeryittäjiä paremmin. Em. vastaajista 30 prosenttia katsoi tuntevansa kävelykeskustasuunnitelmia hyvin tai erittäin hyvin. Suurin osa kävelykatusuunnitelmista koskee etupäässä kaupallista ydinkeskustaa, mikä epäilemättä vaikuttaa myös alueen yrittäjien kiinnostukseen lähiympäristönsä suunnittelusta. Tämä näkyi myös aineiston keräämisen yhteydessä. Kyseisen alueen yrittäjät olivat selvästi kiinnostuneimpia aiheeseen liittyvistä teemoista, ja halukkaita saamaan lisätietoa kävelykeskustaan liittyvistä suunnitelmista.

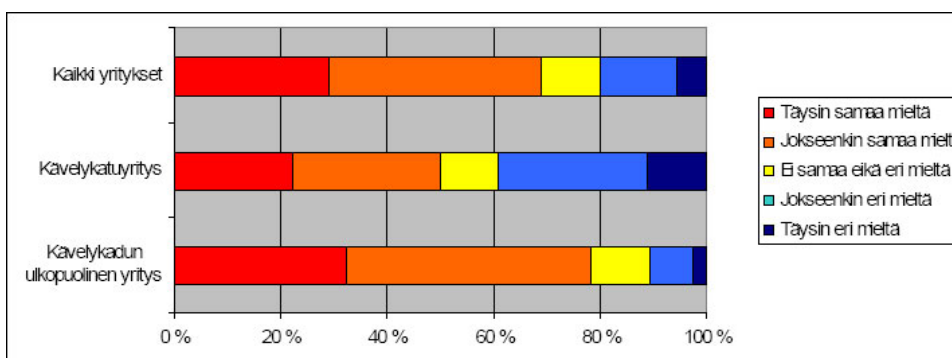
Enemmistö kaikista vastaajista, 44 prosenttia, valitsi väittämään ”Helsingin nykyinen kävelykeskusta on yrityksenne kannalta hyödyllinen kokonaisuus” vaihtoehdon jokseenkin tai täysin samaa mieltä. Kävelykatuyrittäjistä samalla kannalla oli yhteensä 39 prosenttia vastanneista, kun kävelykadun ulkopuolisista yrittäjistä vastaavaa mieltä oli 46 prosenttia. Kiinnostavaa sen sijaan tuloksessa on nähdäkseni se, että peräti 39 prosenttia kävelykatuyrittäjistä ei ottanut väittämään kantaa valiten vaihtoehdon ”ei samaa eikä eri mieltä” (kuva 37). Syitä tähän voi vain arvailla. Ehkä kysymys koettiin jollain tapaa vaikeana. Eräs vastaaja oli kirjoittanut väittämän reunaan ”mikä nykyinen kävelykeskusta?”. Osa vastaajista mahdollisesti kokee, ettei Helsingissä ole varsinaista kävelykeskustaa, ja ei ole siksi ottanut väittämään kantaa.



Kuva 37. Vastausten jakautuminen väittämän ”Helsingin nykyinen kävelykeskusta on yrityksenne kannalta hyödyllinen kokonaisuus” kohdalla.

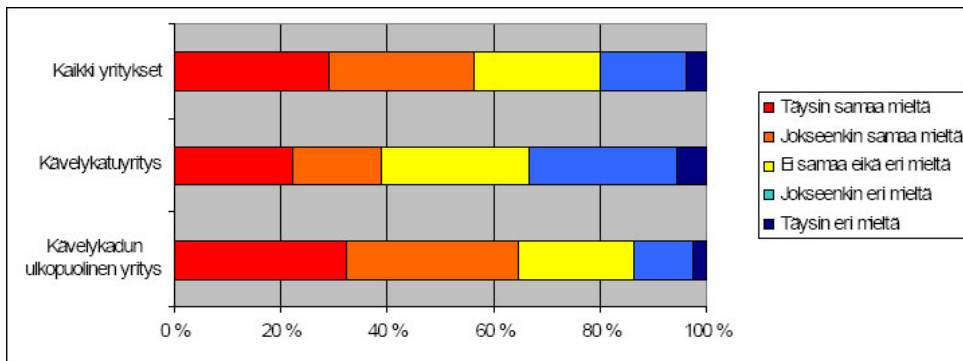
SUHTAUTUMINEN KÄVELYKESKUSTAN LAAJENTAMISEEN

Selvä enemmistö vastaajista, 69 prosenttia, kannatti kävelykeskustan laajentamista. Kävelykatujen ulkopuolisista yrittäjistä peräti 78 prosenttia oli väittämän kannalla, kun kävelykatuyrittäjistä samaa mieltä oli 50 prosenttia (kuva 38). Vastausten jakautumista yrityksiin sijaintikatuihin verrattaessa kävi ilmi, että peräti 75 prosenttia Iso Roobertinkadun yrittäjistä suhtautui kävelykeskustan laajentamiseen kielteisesti. Oletettavasti em. yrittäjien negatiiviset kokemukset Iso Roobertinkadun toimivuudesta kävelykatuna vaikuttavat heidän näkemykseensä kävelykeskustan laajentamisesta.



Kuva 38. Vastausten jakautuminen väittämän ”Helsingin kävelykeskustaa tulisi laajentaa” kohdalla.

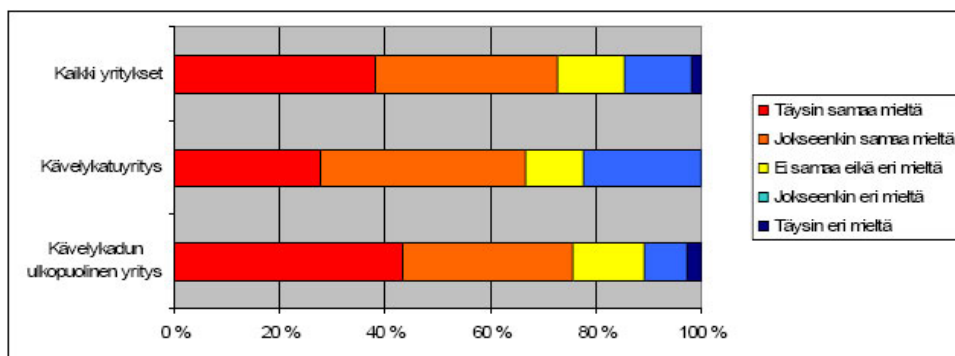
Kaikista vastaajista 56 prosenttia koki laajenevan kävelykeskustan vaikuttavan positiivisesti myös heidän liikevaihtoonsa. Kävelykadun ulkopuolella sijaitsevista 64 prosenttia oli väittämän kannalla. Sen sijaan 34 prosenttia kävelykatuyrittäjistä suhtautui väittämään kielteisesti (kuva 39). Iso Roobertinkadun yrittäjät muodostivat myös tämän väittämän kohdalla poikkeuksen, sillä 75 prosenttia kadun yrittäjistä valitsi väittämään vaihtoehdon ”jokseenkin” tai ”täysin eri mieltä”. Kiinnostavaa tämänkin väittämän kohdalla on se, että kävelykatuyrittäjät suhtautuvat väittämään kävelykatujen ulkopuolisia yrittäjiä negatiivisemmin.



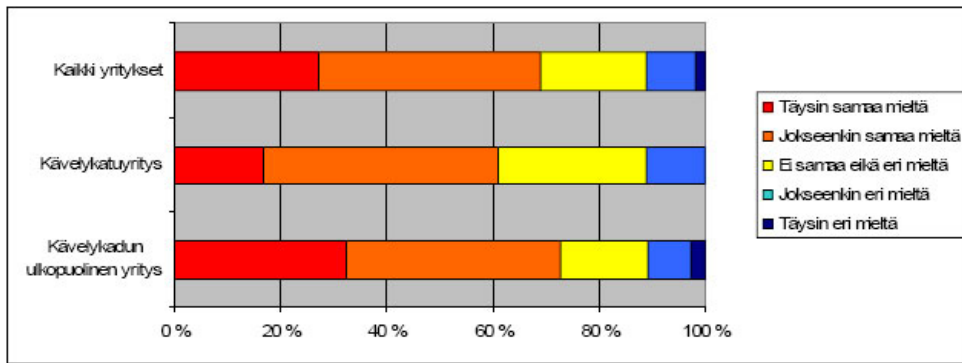
Kuva 39. Vastausten jakautuminen väittämän ”Laajeneva kävelykeskusta vaikuttaa liikevaihtoonne positiivisesti” kohdalla.

KÄVELYKESKUSTAN VAIKUTUS YDINKESKUSTAN VETOVOIMAAN JA YRITTÄJIEN TOIMINTAEDELLYTYKSIIN

Kävelykeskustan nähtiin myös lisäävän Helsingin ydinkeskustan vetovoimaa. Yhteensä 73 prosenttia kaikista kyselyn vastanneista oli tällä kannalla. Kävelykatuyrittäjistä tätä mieltä oli 67 ja kävelykatujen ulkopuolisista yrittäjistä 75 prosenttia (kuva 40). Kävelykeskustan nähtiin myös parantavan ydinkeskustan yritysten toimintaedellytyksiä. Vastaajista 69 prosenttia valitsi kyseisen väittämän vaihtoehdon ”jokseenkin samaa” tai ”täysin samaa mieltä”. Myös molemmat vertailuryhmät olivat väittämästä pääosin samaa mieltä (kuva 41).



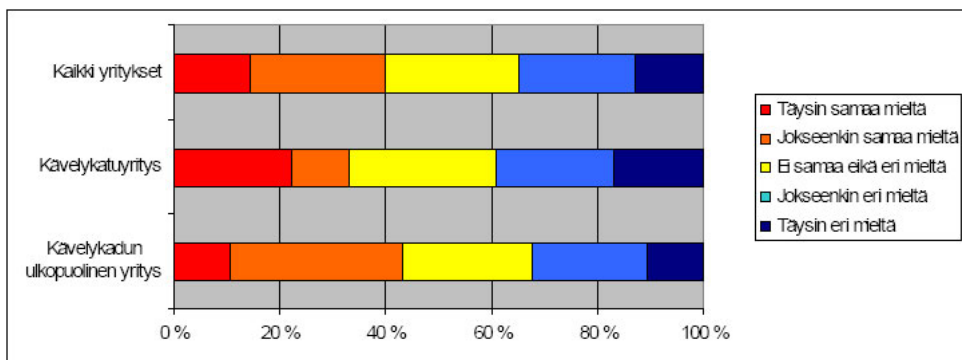
Kuva 40. Vastausten jakautuminen väittämän ”Kävelykeskusta lisää ydinkeskustan vetovoimaa” kohdalla



Kuva 41. Vastausten jakautuminen väittämän "Kävelykeskusta parantaa ydinkeskustan yritysten toimintaedellytyksiä" kohdalla

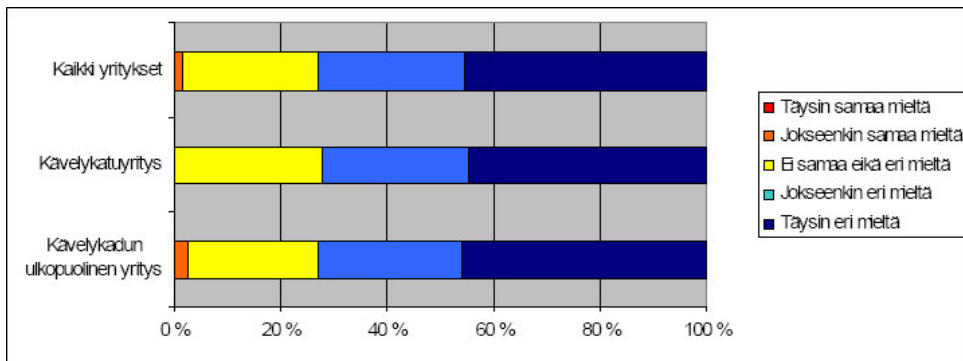
YKSITYISAUTOILUN RAJOITTAMINEN YDINKESKUSTASSA

Yksityisautoilun rajoittamiseen ydinkeskustassa suhtauduttiin yrittäjien keskuudessa myös varovaisen myönteisesti. Vastaajista 41 prosenttia oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä väittämästä, jonka mukaan yksityisautoilua pitäisi rajoittaa Helsingin ydinkeskustassa. Toisaalta 25 prosenttia kyselyyn vastanneista, ei ottanut väittämää kantaan puolesta eikä vastaan, ja 33 prosenttia vastanneista oli väittämästä jokseenkin tai täysin eri mieltä. Hienoinen enemmistö kävelykatuyrittäjistä, 39 prosenttia suhtautui väittämään kielteisesti, vastustaen yksityisautoilun rajoittamista ydinkeskustassa (kuva 42). Iso Roobertinkadun kadunvarsiliikeryrittäjistä jälleen peräti 75 prosenttia vastusti yksityisautoilun rajoittamista Helsingin ydinkeskustassa.



Kuva 42. Vastausten jakautuminen väittämän "Yksityisautoilua tulisi rajoittaa ydinkeskustassa" kohdalla.

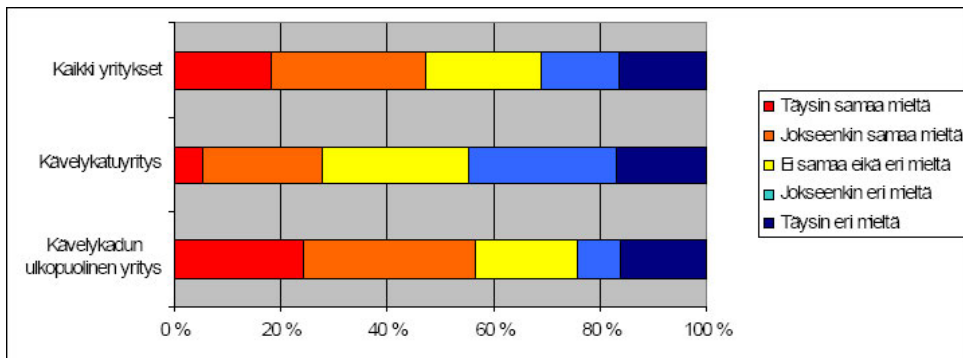
Huolimatta siitä, että yksityisautoilun rajoittamiseen suhtauduttiin myönteisesti, peräti 46 prosenttia yrittäjistä oli väittämästä "Yksityisautoilusta on haittaa yrityksellenne" täysin eri mieltä. Merkittäviä eroja vertailuryhmien välillä ei juuri ilmennyt (kuva 43). Vaikka yksityisautoilu ja leveät liikenneväylät lisäävät tutkimusten mukaan (Santasalo & Heusala 2002a: 17; Santasalo & Heusala 2002b: 50) estevaikutuksia, vähentäen siten ihmisten kiinnostusta liikkua kaupunkiympäristössä ja poiketa esimerkiksi kadunvarsiliikkeisiin, ei yksityisautoilua kuitenkaan näiden tulosten perusteella koeta haittana kadunvarsiliikeryrittäjien keskuudessa.



Kuva 43. Vastausten jakautuminen väittämän ”Yksityisautoilusta ydinkeskustassa on haittaa yrityksellenne” kohdalla

KESKUSTAN KATUJEN JA KORTTELEIDEN KATTAMINEN

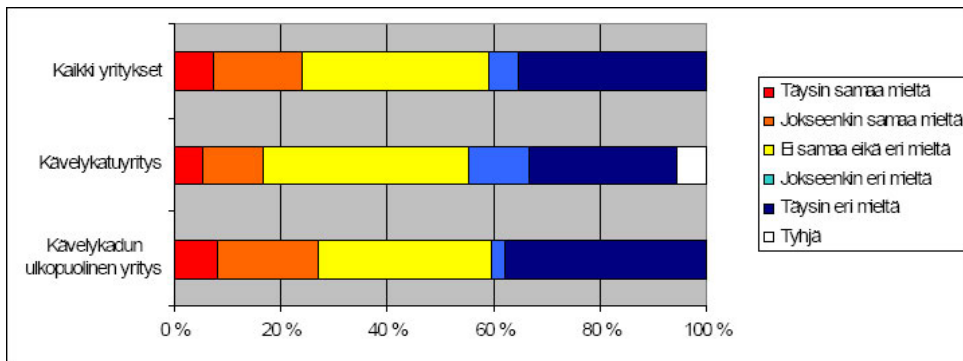
Keskustan katujen ja kortteleiden kattamiseen suhtautui myönteisesti 47 prosenttia kaikista vastanneista. Väittämästä vastakkaista mieltä oli 31 prosenttia yrittäjistä. Kiinnostavaa tuloksessa on se, että kävelykatuyrittäjistä enemmistö vastasi väittämään kielteisesti (kuva 44). Esimerkiksi Mikonkadun kyselyyn vastanneista yrittäjistä hienoinen enemmistö, 60 prosenttia suhtautuu keskustan ja kortteleiden kattamiseen kielteisesti. Kaupungin virkamiesten ja Kämp-gallerian ehdotukset Mikonkadun kattamiseksi eivät siis saa suoraa kannatusta kadun yrittäjiltä.



Kuva 44. Vastausten jakautuminen väittämän ”Osa keskustan kaduista ja kortteleista tulisi kattaa” kohdalla.

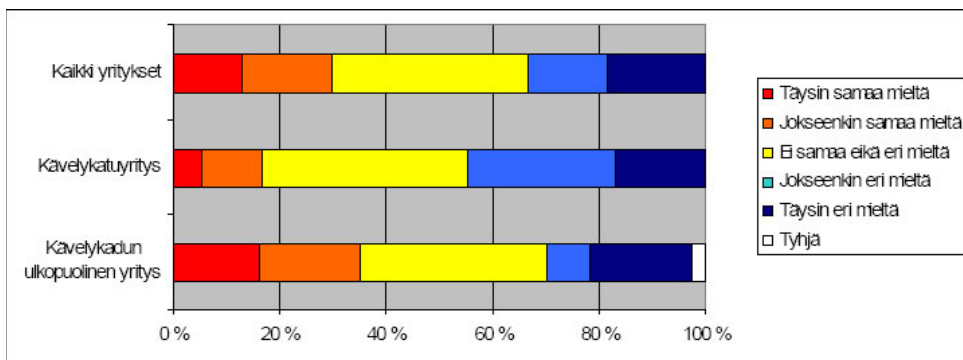
SUHTAUTUMINEN YDINKESKUSTAN TUNNELIHANKKEISIIN

Keskustan huoltotunnelista kadunvarsiliikeryrittäjät eivät juuri nähneet hyötyvänsä. Kaikista vastaajista 41 prosenttia oli tunnelin hyödyllisyydestä jokseenkin tai täysin eri mieltä. Tosin 35 prosenttia yrittäjistä valitsi tämän väittämän kohdalla vaihtoehdon ”ei samaa eikä eri mieltä” (kuva 45). Haastattelutilanteessa kävi ilmi, että osa yrittäjistä oli täysin tietämättömiä koko huoltotunnelisuunnitelmasta. Siksi väittämään oli mitä ilmeisimmin vaikea ottaa kantaa. Huoltotunnelista hyötyvät kuitenkin etenkin Mikonkadun yrittäjät, sillä Kävelykeskustan periaatesuunnitelman (2007) mukaan huoltoliikenne poistuu Mikonkadulta kokonaan huoltotunnelin valmistuessa. Tästä huolimatta 40 prosenttia Mikonkadun kadunvarsiliikkeistä ei kokenut hyötyvänsä huoltotunnelista.



Kuva 45. Vastausten jakautuminen väittämän ”Keskustan huoltotunnelista on valmistuessaan yrityksellenne hyötyä” kohdalla.

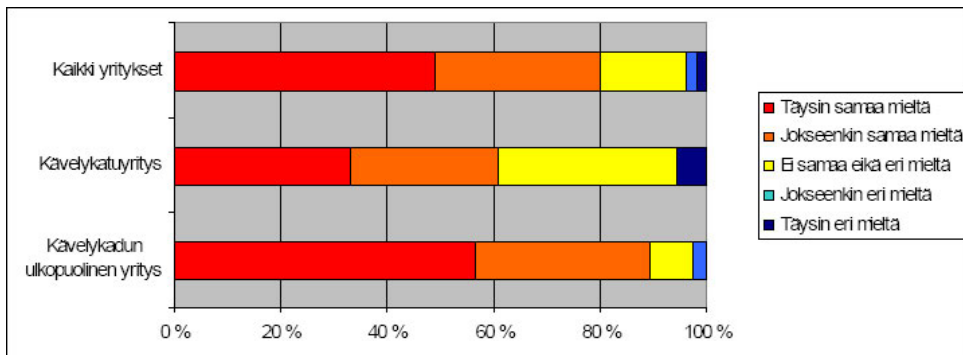
Keskustatunnelin hyödyllisyyteen liittyvä väittämä ei myöskään herättänyt mielihiteitä juuri puolesta tai vastaan. Vastaajista 37 prosenttia päätyi keskimmaiseen vaihtoehtoon, ollen ottamatta väittämäänsä kantaa. Tosin tunnelin hyödyttömyyden kannalla oli hieman enemmän, 34 prosenttia, vastanneista (kuva 46). Tulokset ovat kiinnostavia etenkin siitä syystä, että Helsingin seudun kauppakamari on ollut näkyvimpiä keskustatunnelin kannattajia (Pasuri 2008; Kauppakamari 2007). Kadunvarsiliikeryittäjiltä se ei näiden tulosten valossa saa kuitenkaan vastakaikua.



Kuva 46. Vastausten jakautuminen väittämän ”Keskustatunnelista olisi toteutuksessaan yrityksellenne hyötyä” kohdalla.

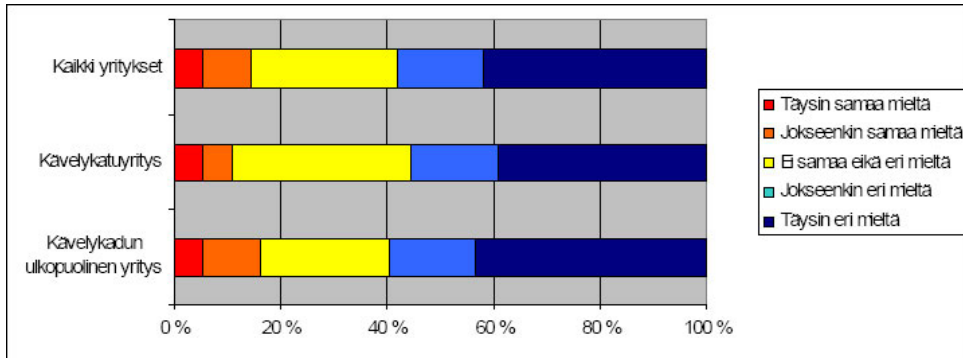
KÄVELYKATUSUUNNITELMAT JA AUTOTTOMAT TAPAHTUMAPÄIVÄT

Keskuskadun ja Kalevankadun itäpään muuttuminen kävelykaduksi sai positiivisen vastaanoton 80 prosentilta kyselyyn vastanneista. Siihen suhtautuivat positiivisesti myös molemmat vertailuryhmät (kuva 47). Ainoastaan yksi kävelykatuyrittäjä Iso Roobertinkadulta suhtautui kyseiseen väittämään kielteisesti.



Kuva 47. Vastausten jakautuminen väittämän ”Keskuskadun ja Kalevankadun itäpään muuttaminen kävelykaduksi on hyvä asia” kohdalla.

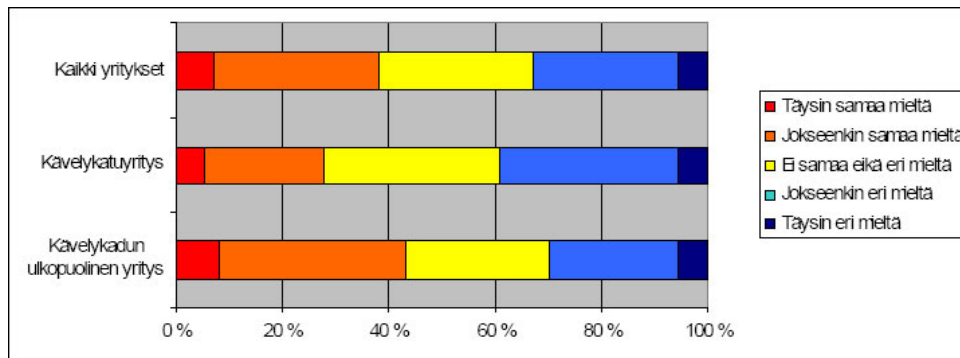
Sen sijaan autottomilla tapahtumapäivillä ei vastanneiden mielestä ollut vaikutusta liikkeensä myyntiin. Kyselyyn vastanneista 42 prosenttia olivat täysin eri mieltä ja 16 prosenttia jokseenkin eri mieltä kyseisten päivien positiivisesta vaikutuksesta liikkeidensä myyntiin (kuva 48). Haastattelutilanteessa osa Pohjoisesplanadin ja Mikonkadun yrittäjistä kertoi kyseisiin päiviin liittyvien katutempausten häiritsevän heidän toimintaansa. Autottoman päivän projektipäällikön Anette Lindahlin (cit. Latikka 2000) mukaan yrittäjät suhtautuvat usein kielteisesti autottomiin tapahtumapäiviin. Hänen mukaansa yrittäjät pelkäävät autottoman päivän laskevan yritystensä myyntiä, autoilevien asiakkaiden välttäessä saapumista ydinkeskustaan.



Kuva 48. Vastausten jakautuminen väittämän ”Autottomat tapahtumapäivät, kuten autoton vappu ja Autoton päivä lisäävät liikkeeni myyntiä” kohdalla.

KÄVELYKATUJEN JA –AUKIOIDEN VIIHTYISYYS

Pieni enemmistö, 38 prosenttia kyselyyn vastanneista, koki keskustan kävelykadut ja -aukiot viihtyisiksi. Lähes yhtä moni, 33 prosenttia, oli päinvastaisella kannalla. Sen sijaan kävelykatuyrittäjistä enemmistö, 39 prosenttia, ei kokenut keskustan kävelykatuja ja aukioita viihtyisiksi (kuva 49). Etenkään Mikonkadun yrittäjät eivät pitäneet keskustan kävelykatuja viihtyisinä. Heistä väittämään suhtautui kielteisesti 60 prosenttia vastanneista. Kiinnostavaa myös tämän väittämän kohdalla on se, että nimenomaan kävelykatuyrittäjät suhtautuvat kävelykatujen ja –aukioiden viihtyisyyteen kielteisemmin.



Kuva 49. Vastausten jakautuminen väittämän ”Keskustan kävelykadut ja -aukiot ovat viihtyisiä” kohdalla.

Kyselyn lopussa oli neljä avokysymystä, joissa kysyttiin, mitä hyvää ja mitä huonoa vastaajat näkivät Helsingin nykyisessä kävelykeskustassa, mitkä keskustan kadut sopisivat vastaajien mielestä kävelykaduiksi nykyisten kävelykatujen lisäksi, ja mitkä nykyisistä kävelykaduista eivät vastaajien mielestä sovi kävelykaduiksi. Vastaajien mainitsemat nykyisen kävelykeskustan hyvät ja huonot puolet on poimittu oheiseen taulukkoon sellaisenaan (taulukko 2).

Taulukko 2. Vastaajien mainitsemat nykyisen kävelykeskustan hyvät ja huonot puolet.

Nykyisen kävelykeskustan hyvät puolet	Nykyisen kävelykeskustan huonot puolet
<ul style="list-style-type: none"> • Hyvä että edes kehitetään kävelykeskustaa • Turistien houkuttelevuus • Keskustan vetovoiman kasvaminen • Tuo mannermaista kaupunkikulttuuria Helsinkiin • Yrjön – ja Eerikinkadun leveät jalkakäytävät • Maanalaiset kävelyalueet • Aleksanterinkadun, Mikonkadun, Kluuvikadun ja Pohjoisesplanadin alue hyvä alku kävelykeskustan kehittämisessä • Kampin keskuksen ympäristön kävelyalueet • Narinkkatori antaa erinomaiset puitteet kaupunkitapahtumien järjestämiselle • Katulämmitykset kävelykaduilla hyvä asia • Kävelykeskusta lisää yleistä viihtyvyyttä ja kansainvälisyyttä • Lisää kassakoneen kilinää 	<ul style="list-style-type: none"> • Huoltoliikenteen järjestäminen kävelykaduilla todella ongelmallista • Helsingissä ei ole kävelykeskustaa – vain muutama kävelykatu siellä täällä • Pitäisi panostaa enemmän viihtyisyyteen: penkkejä lisää, istutuksia lisää • Kävelykeskusta on liian pieni • Kävelykeskustan pitäisi ulottua Etelä-Helsinkiin pikkuputiikkikaduille • Kävelykaturemontit kestävät liian pitkään – yrittäjiä pitäisi informoida remonteista paremmin • Yksityisautoilu kävelykaduilla • Yrittäjien sakottaminen kävelykaduilla tavaraa lastatessa • Keskustan huoltotunneli palvelee vain tavarataloja ja kauppaeskuksia – pienyrittäjää se ei auta • Iso Roba on epäviihtyisä, sotkuinen ja ravintoloiden ja keskikaljakuppiloiden valtaama • Liikaa autoja Iso Roballa • Etenkin Iso Roobertinkadun ympäristössä ”kuolleita alueita”, missä ei liiku ihmisiä • Raitiovaunut takaisin Iso Roobertinkadulle • Liian vähän istutuksia, kadunkalusteita ja oleskelupaikkoja jalankulkijoille • Kävelykeskusta liian pirstaleinen • Liikaa laajoja alueita joihin ei pääse autolla • Polkupyöräliikenne kävelykaduilla • Jatkuvat tietyöt kävelykaduilla • Liian vähän kahviloita kävelykaduilla

Myönteisiä puolia vastauksissa oli muutamia. Positiivisena seikkana pidettiin sitä, että kävelykeskustaa pyritään ylipäänsä laajentamaan ja kehittämään, ja että Helsingin keskustassa ylipäätään on kävelykatuja. Kävelykeskustan koettiin kuuluvan myös eurooppalaiseen kaupunkikuvaan, houkuttelevan turisteja ja kasvattavan yleisesti keskustan vetovoimaisuutta. Muutamia kävelyalueita, kuten Kampin keskuksen ja Aleksanterinkadun kävely-ympäristöä pidettiin hyvänä lähtökohtana kävelykeskustan kehittämiseksi jatkossa. Keskuskadun ja Kalevankadun itäpään kävelykatu-uudistukset saivat myös kehuja osakseen. Lisäksi muutamassa vastauksessa kehuttiin Yrjönkadun ja Eerikinkadun leveitä jalkakäytäviä. Myös maanalaisia kävelyalueita pidettiin hyvinä, vaikka ne eivät varsinaisesti kyselyn aihepiiriin kuuluneetkaan. Muutamassa vastauksessa kehuttiin myös kävelykatujen katulämmitystä, ja toivottiin sellaista esimerkiksi Iso Roobertinkadulle ja Eerikinkadulle.

Negatiivisia puolia vastauksissa oli huomattavasti enemmän. Suurimmaksi ongelmaksi koettiin ”kävelykatukurin” heikko noudattaminen ja huoltoliikenteen järjestäminen. Kävelykaduilla ajavat ja kävelykaduille pysäköidyt huolto-, jakelu- ja henkilöajoneuvot olivat vastauksissa yleisimmin mainittuja ongelmia. Huoltoliikenteen järjestämiseen liittyvät ongelmat nousivat esiin myös muulla tapaa. Esimerkiksi muutamat vaателиikkeet kokivat pysäköinninvalvonnan liikkeen huoltoa vaikeuttavana tekijänä. Myös keskustan huoltotunnelia kritisoitiin ja sen nähtiin palvelevan ainoastaan tavarataloja ja kauppakeskuksia.

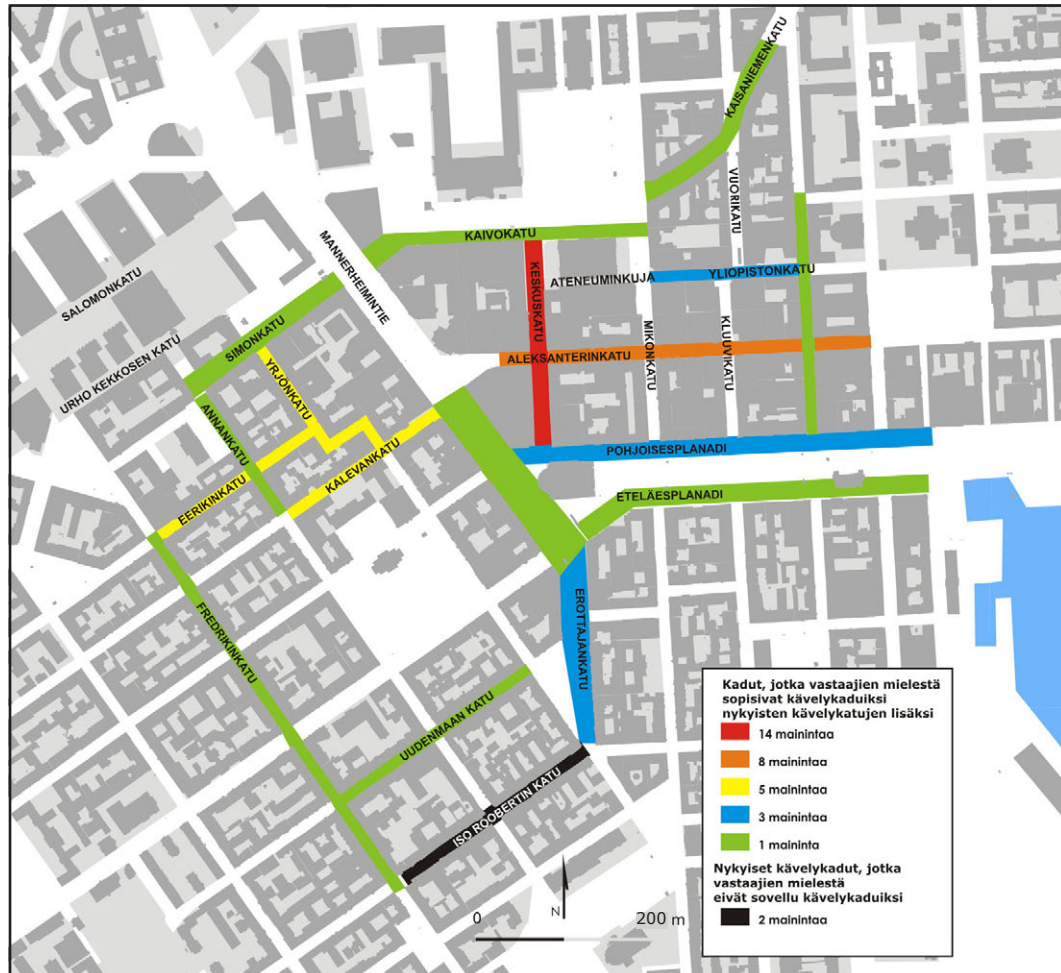
Kävelykeskustan pieni koko ja pirstaleisuus koettiin myös ongelmaksi. Kävelykatujen määrä nähtiin liian vähäisenä ja kadut olivat sijoittuneet liian kauas toisistaan. Toisaalta yksi vastaaja kritisoi ydinkeskustassa olevan liikaa laajoja alueita, jonne ei pääse autolla. Vastaajan mukaan liikekeskustan kaikkien osien täytyisi olla esteettömästi saavutettavissa henkilöautolla. Myös istutuksia ja viihtyisyyttä tuovia kadunkalusteita toivottiin kävelykaduille nykyistä enemmän. Osa yrittäjistä koki ongelmaksi myös kävelykatujen katutyömaat, ja toivoi että yrittäjiä informoitaisiin katutöistä nykyistä paremmin.

Muutamien vastaajien mielestä Iso Roobertinkatu oli malliesimerkki epäonnistuneesta kävelykadusta. Sitä pidettiin roskaisena, epäviihtyisänä ja autojen, ravintoloiden ja keskiolutbaarien valtaamana, jossa muilla kuin ravintolayrittäjillä oli heikot mahdollisuudet menestyä. Kadun ravintolayrittäjien näkemys Iso Roobertinkadusta olisikin näiden vastausten valossa ollut mielenkiintoista selvittää. Valitettavasti yksikään heistä ei ehtinyt vastata kyselyyn.

Iso Roobertinkadun funktio kävelykatuna on nähdäkseni kääntynyt jollain tapaa itseään vastaan. Katu sijaitsee irrallaan muusta ydinkeskustan kävelykatuverkostosta ja asiakasvirroista, ja kadun kävelypainotteisuus aiheuttaa kadun yrittäjille enemmän haittaa kuin hyötyä. Erään kadulla vuosikymmeniä toimineen yrittäjän mukaan Iso Roobertinkatu olikin huomattavasti toimivampi ennen muuttumistaan

kävelykaduksi. Yrittäjä toivoikin, että raitiovaunuliikenne palautettaisiin takaisin Iso Roobertinkadulle.

Keskuskatu, Aleksanterinkatu, Eerikinkatu, Yrjönkatu ja Kalevankatu saivat eniten mainintoja kun yrittäjiltä kysyttiin, mitkä kadut heidän mielestään sopisivat kävelykaduiksi nykyisten kävelykatujen lisäksi. Ainoastaan Iso Roobertinkatua pidettiin kävelykaduksi sopimattomana. Tätä mieltä oli tosin vain kaksi vastaajaa (kuva 50).



Kuva 50. Kadut, jotka vastaajien mielestä soveltuisivat kävelykaduiksi ja nykyiset kävelykadut, jotka vastaajien mielestä eivät sovellu kävelykaduiksi

Kiinnostavan ryhmän vastaajista muodostivat ne yrittäjät, jotka ehdottivat oman sijaintikatunsa muuttamista kävelykaduksi. Kyseiseen ryhmään kuului yhteensä 18 prosenttia vastanneista. Etenkin Eerikinkadulla ja Yrjönkadulla sijaitsevat yritykset toivoivat sijaintikadustaan kävelykatua. Jatkossa olisikin kiinnostavaa selvittää laajemmin em. yritysten suhtautumista sijaintikatunsa muuttamiseen kävelykaduksi. Aikaisemmat kävelykatu-uudistukset kyseisillä kaduilla kaatuivat osaltaan katujen yrittäjien vastustukseen (Kävelykeskusta ei... 1995). Huomionarvoista on myös se,

että Kaivokatua ja Pohjoisesplanadia ehdotettiin kävelykaduiksi. Edellä mainitut kadut on merkitty kävelykaduiksi myös virallisissa suunnitelmissa (Kävelykeskustan... 2007). Katujen muuttaminen kävelykaduiksi saa näiden tulosten perusteella kannatusta myös kadunvarsiliikeryrittäjiltä.

Kyselyn lopussa oli osio, johon vastaajat saattoivat kirjata kyselyn herättämiä ajatuksia ja ideoita Helsingin kävelykeskustaan liittyen. Monet vastaajista kertoivat periaatteessa kannattavansa kävelykeskustan kehittämistä ja laajentamista. Sitä ei heidän mukaansa saa kuitenkaan tehdä yksityisautoilun ehdoilla. Siksi monet kokivat tärkeäksi, että esimerkiksi pysäköintitiloja rakennetaan lisää, ja jo olemassa olevia pysäköintitiloja laajennetaan entisestään. Pysäköinnin ja kävelykaduille pääsyn yhteensovittaminen koettiin siis yleisesti tärkeäksi yrittäjien keskuudessa. Myös kevään 2008 aikana poliittisessa keskustelussa (mm. Astikainen 2008; Jokin 2008b) esillä olleet ruuhkamaksut nostettiin kyselyn viimeisessä osiossa esille. Muutaman vastaajan mukaan ruuhkamaksut eivät saa kuulua kävelykeskustan kehittämiskeinoihin. Heidän mukaansa kaikki sellainen politiikka, joka rajoittaa yksityisautojen pääsyä ydinkeskustaan, on epäsuotuisaa keskustan kadunvarsiliikeryrittäjien toiminnalle. Omalla autolla liikkeen oven edustalle pääseminen on heidän mukaansa elinehto keskustan yrittäjille.

Kaupalliselle reunavyöhykkeelle sijoittuneiden yrittäjien keskuudessa pidettiin kävelykeskustan kehittämistä pelkästään kaupallisen ydinkeskustan alueella ongelmallisena. Asiakasvirtoja pitäisi heidän mukaansa pyrkiä ohjailemaan myös ydinkeskustan reunavyöhykkeen pikkuputiikkeihin. Etenkin kävelykaduilla katsottiin olevan merkittävä rooli asiakasvirtojen ohjaamisessa. Myös Santasalo & Heusala (2002b: 66) korostavat kävelykatujen merkitystä asiakasvirtoja ohjaavina tekijöinä.

Monet vastaajat nostivat myös huoltoliikenteen kehittämisen uudestaan esille. Se on varsinkin kävelykatuyrittäjien mukaan merkittävin kävelykatujen viihtyisyyttä häiritsevä tekijä. Vastauksista on tulkittavissa oikeastaan kaksi huoltoliikenteeseen liittyvää pääongelmaa. Ensimmäinen ongelma liittyy muiden kuin kadunvarsiliikeryrittäjien, kuten esimerkiksi kävelykaduilla sijaitsevien hotellien ja tavaratalojen, huoltoliikenteeseen. Esimerkiksi Mikonkadun yrittäjät kokivat kadun ravintoloiden ja hotellien huoltoliikenteen heitä merkittävästi häiritseväksi ja kadun kaupallista vetovoimaa laskevana tekijänä. Toinen huoltoliikenteeseen liittyvä ongelma liittyy kadunvarsiliikeryrittäjien omaan huoltoliikenteeseen ja sen rajoittamiseen. Osa vastaajista toivoi mahdollisuutta lastata tavaraa liikkeeseensä vapaasti kadun kautta, ilman että pysäköintivalvonta puuttuu siihen. Kysymys huoltoliikenteestä muodostuikin jollain tapaa kaksijakoiseksi. Toisaalta huoltoliikenne on jokaisen yrittäjän, myös kadunvarsiliikeryrittäjän elinehto. Jokainen yritys on riippuvainen tavaravir-

roista liikkeeseensä. Toisaalta huoltoliikenne koetaan pahimmaksi ongelmaksi keskustan kävelykaduilla, ja sen nähdään haittaavaan katujen kaupallista vetovoimaa.

Tulosten perusteella kävelykatujen ongelmat kadunvarsiliikeryittäjien näkökulmasta ovat pääosin samanlaisia kuin muissa aiheesta tehdyissä tutkimuksissa. Huoltoliikenne ja asiaton pysäköinti olivat esimerkiksi Lindblomin (1995: 13) mukaan Helsingin kävelykatujen pahimpia ongelmia yrittäjien näkökulmasta. Myös Heikkilä et al. (1996: 63–64) ovat tutkimuksissaan päätyneet samankaltaisiin tuloksiin. Ongelmat Helsingin kävelykaduilla eivät näiden tulosten perusteella ole juurikaan muuttuneet viimeisen 15 vuoden aikana.

Kaiken kaikkiaan turvallisuuden, viihtyisyyden, kaupallisen vetovoimaisuuden ja huoltoliikennejärjestelyjen parantaminen näyttäisivät kuitenkin olevan relevantteja suunnittelupäämääriä myös kadunvarsiliikeryittäjien näkökulmasta. Joitakin eroavaisuuksia ja ristiriitaisuuksia näkemyksissä toteuttamisen keinoista kuitenkin esiintyy. Vastaajat eivät esimerkiksi koe keskustatunnelia hyödylliseksi, vaikka he kuitenkin kannattavat keskustan saavutettavuuden parantamista henkilöautolla. Vastaajat myös kannattavat yksityisautoilun rajoittamista ydinkeskustassa. Miksi siis henkilöautolla ydinkeskustaan saapuminen on vastaajille kuitenkin tärkeää? Kysymykseen ei ole yksiselitteistä vastausta. Taustalla saattaa kuitenkin vaikuttaa se, että ydinkeskustan koetaan näivettyvän, jos henkilöautoilu ydinkeskustassa kielletään kokonaan. Ehkä vastaajat tulevat myös itse autolla ydinkeskustaan, mikä vuoksi keskustan saavutettavuuden parantamista henkilöautolla kannatetaan.

6. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä tutkimuksessa on tarkasteltu Helsingin kävelykeskustan suunnittelua keskustan kadunvarsiliikeryittäjien näkökulmasta. Tutkimuksessa on käyty läpi Helsingin kävelykeskustan rakentumista, suunnittelun kehittymistä ja suunnittelun päämääriä, ja verrattu niitä kadunvarsiliikeryittäjien näkemyksiin kävelykeskustan suunnittelusta. Tutkimuksessa on myös tarkasteltu, minkälaisia eroja kävelykatujen ja kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevien kadunvarsiliikeryittäjien näkemyksissä esiintyy.

Helsingin kävelykeskustan suunnittelu ja rakentuminen on ollut pitkälinen ja monivaiheinen prosessi. Vuoden 1989 kävelykeskustan periaatesuunnitelmasta on konkretisoitunut ainoastaan Kluuvikatu ja Mikonkatu. Keskustatunneli- ja vaakalaudalla, minkä vuoksi kävelykeskustan uuden periaatesuunnitelman toteuttaminen on epävarmaa. Kävelykeskustan rakentuminen kuitenkin etenee. Keskuskatu ja Kalevankadun itäpää muuttuvat kävelykaduiksi. Ydinkeskustan jalankulku- ja ympäristöä myös parannetaan ja kehitetään jatkuvasti. Jalkakäytäviä levennetään, katupinnoitteita uusitaan ja istutuksia lisätään kaduille. Myös keskustan huoltoliikennejärjestelyjä parannetaan rakenteilla olevan huoltotunnelin avulla. Tällä hetkellä kävelykeskustan suunnittelun painopiste on Aleksanterinkadun kortteleiden ympäristössä. Kampin keskuksen valmistuttua kävelykeskusta on laajentunut myös Mannerheimintien länsipuolelle. Yksi merkittävimmistä haasteista kävelykeskustan suunnittelussa tulevaisuudessa onkin näiden kahden kävelyalueen yhdistäminen.

Kävelykeskustan ja -katujen tärkeimpiä suunnittelupäämääriä kadunvarsiliikeryittäjien näkökulmasta haastatettujen asiantuntijoiden mukaan ovat kävelyalueiden turvallisuus ja viihtyisyys, kaupallinen vetovoimaisuus ja saavutettavuus sekä huoltoajon esteetön järjestäminen. Kadunvarsiliikeryittäjien näkemyksiä sijaintikadusta tarkasteltiin näiden suunnittelupäämäärien kautta, ja selvitettiin eroavatko kävelykatuyrittäjien ja kävelykatujen ulkopuolella sijaitsevien yrittäjien näkemykset toisistaan.

Kyselyyn vastanneet kokivat sijaintikatunsa turvallisuuden ja viihtyisyyden pääosin hyvänä. Tosin monet vastaajista kokivat sijaintikadullaan olevan häiritsevää ajoneuvoliikennettä. Myös istutuksia toivottiin kaduille lisää. Kaupallisen vetovoimaisuuden ja saavutettavuuden osalta suurimpia ongelmia olivat katujen huono saavutettavuus henkilöautolla ja asiakaspysäköintipaikkojen määrän riittämättömyys. Toisaalta vastaajat eivät kuitenkaan nostaneet autoilevia asiakkaita muiden asiakasryhmien edelle. Katujen huoltoliikenne koettiin merkittävänä ongelmana etenkin kävelykatuyrittäjien keskuudessa; suurin osa kävelykatuyrittäjistä koki sijaintikadullaan olevan häiritsevää ja asiaankuulumatonta huoltoliikennettä. Kaupungin toivottiin myös valvovan huoltoliikennerajoituksia tarkemmin. Syksyllä 2008 val-

mistuva huoltotunnelin ei koettu parantavan kadunvarsiliikeryttäjien huoltoliikenteen järjestämistä, sillä ainoastaan Aleksanterinkadun kortteleiden yhteydessä toimivien kadunvarsiliikeryttäjien on mahdollista saada tunneliin liityntälupa. Muulta osin huoltotunneli koettiin hyödylliseksi, sillä sen myötä hotellien, tavaratalojen ja kauppakeskusten raskas huoltoliikenne siirtyy kävelykaduilta maan alle.

Vastaajat suhtautuvat kävelykeskustan suunnitteluun ja kehittämiseen kokonaisuudessaan pääosin positiivisesti. Kävelykeskustaa tulisi heidän mielestään laajentaa, ja laajenevan kävelykeskustan koetaan vaikuttavan liikkeiden myyntiin myönteisesti ja lisäävän yleisesti keskustan vetovoimaa. Yksityisautoilun rajoittamiseen ydinkeskustassa vastaajat suhtautuivat varovaisen myönteisesti, vaikka sen ei suoranaisesti nähty haittaavan yrittäjien toimintaa. Vastaajat pitivät myös Keskuskadun ja Kalevankadun itäpään muuttamista kävelykaduksi positiivisena asiana. Niukka enemmistö vastaajista piti keskustan kävelykatuja ja -aukioita viihtyisinä. Keskustatunnelista yrittäjät eivät sen sijaan kokeneet hyötyvänsä. Erilaisia autottomia tapahtumapäiviä, kuten autotonta vappua ja autotonta päivää, ei myöskään koettu hyödyllisiksi vastaajien keskuudessa.

Kävelykatuyrittäjien ja kävelykatujen ulkopuolisten yrittäjien näkemyksissä esiintyi muutamia eroja. Oleellisin ero oli se, että kävelykatuyrittäjät suhtautuivat kävelykeskustan suunnitteluun ja sijaintikatuunsa liittyviin väittämiin kävelykatujen ulkopuolisia yrittäjiä negatiivisemmin. Tulos on jossain määrin yllättävä. Kävelykatuyrittäjien kielteiseen asennoitumiseen koko kävelykeskustaa kohtaan vaikuttavat epäilemättä kävelykaduilla ilmenneet ongelmat. Kyse voi myös olla siitä, että uusien kävelykatujen rakentaminen haittaa kävelykatujen saavutettavuutta. Toimiva kävelykatu ei siis synny pelkästään henkilöautoliikennettä rajoittamalla, vaan suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota kävelykeskustan kokonaisvaltaiseen kehittämiseen, kuten Kävelykatutyöryhmän komiteamietinnössä (1984) painotettiin. Yksittäinen ja kävelykeskustasta irrallaan sijaitseva kävelykatu saattaa vaikuttaa jopa haitallisesti kävelykatuyrittäjien toimintaedellytyksiin. Tulosten perusteella Iso Roobertinkatu on esimerkki tämänkaltaisesta kävelykadusta.

Kävelykeskustan suunnittelun tulisikin ulottua aina lähiympäristön suunnittelusta keskustan koko liikennejärjestelmän ja jalankulkuympäristön kokonaisvaltaiseen kehittämiseen. Esimerkiksi ydinkeskustan kevyen liikenteen väyliä kehittämällä keskustassa asioivien liikkuvuus parantuisi, ja ydinkeskustan perifeerisemmillä alueilla sijaitsevista kaduista tulisi myös houkuttelevampia asiakkaiden kannalta. Etenkin Etelä-Helsinkiin sijoittuneet kulttuurisesti intensiiviset palveluntarjoajat, kuten designliikkeet ja taidegalleriat, hyötyisivät merkittävästi tämän kaltaisista uudistuksista. Kaupungin eri hallinnonalojen ja yksityisen sektorin yhteistyö on nähdäkseni tässä prosessissa avainasemassa. Toisaalta voidaan myös pohtia, pitäisikö kävelykatu-uudistusten ylipäättään ulottua ydinkeskustan reuna-alueille, vai tulisiko

kehittämisen painottua Helsingin kaupalliselle keskusvyöhykkeelle, kuten tähänkin mennessä.

Kiinnostavin tulos tutkimuksessa on kuitenkin se, että enemmistö kadunvarsiliikeryrittäjistä suhtautuu pääosin myönteisesti Helsingin kävelykeskustan kehittämiseen. Aikaisempien tutkimusten perusteella yrittäjät ovat suhtautuneet kävelykeskustan laajentamiseen negatiivisesti (Kävelykatutyöryhmän mietintö 1984; Lindblom 1995; Heikkilä et al. 1996; Santasalo & Heusala 2002a). Voidaankin siis pohtia, johtuuko aikaisemmissa tutkimuksissa ilmennyt kävelykeskustavastaisuus suurten kauppakeskusten ja tavaratalojen asenteesta, ja voidaanko tämä tulkita niin, että juuri pienet kadunvarsiliikeryrittäjät hyötyisivät laajemmasta kävelykeskustasta suurempia liikeyksiköitä enemmän. Näin ollen suurten liikeryrittäjien asenteet voisivat olla mahdollisesti esteenä kävelykeskustan kehittämiseksi, jota pienyrittäjät tätä vastoin toivovat.

Kävelykeskusta voidaankin tämän tutkimuksen valossa nähdä pienten kadunvarsiliikeryrittäjien mahdollisuutena selviytyä suurten tavaratalojen ja kauppakeskusten ristipaineesta. Voisiko olla, että Helsingissä tavarataloilla ja kauppakeskuksilla on enemmän vaikutusvaltaa kadunvarsiliikeryrittäjiin verrattuna, kuin muissa Pohjoismaissa? Muiden Pohjoismaiden kävelykeskustoissa kadunvarsiliikeryrittäjiä on suhteessa enemmän Helsinkiin verrattuna, joten voidaankin pohtia, onko heidän painoarvonsa siellä suurempi. Jatkotutkimuksen kannalta kiinnostavaa olisikin selvittää millä tavoin muut Helsingin ydinkeskustassa toimivat yritykset, kuten esimerkiksi tavaratalojen ja kauppakeskusten johto ja kiinteistösijoittajat ja -omistajat suhtautuvat kävelykeskustan kehittämiseen.

Toisaalta kävelykeskustaa ei voi suunnitella pelkästään liike-elämän ehdoilla, vaan määräävänä tekijänä suunnittelussa tulee olla yleinen etu. Yrittäjien näkemyksiä ohjaavat yleensä markkinatalouden realiteetit, jossa lyhytnäköinen voiton tavoittelu on usein koko toiminnan perusta. Siksi kävelykeskustan suunnittelu vain yrittäjien näkemysten perusteella ei toteuta kaikkien kaupunkilaisten etua. Suunnittelussa tulisi huomioida kaikkien niiden osapuolten näkökannat, joita suunnittelu koskee. Kävelykeskustan kohdalla myös keskustan asukkaat ja käyttäjät tulee integroida mukaan suunnitteluun. Mielenkiintoista olisikin jatkossa selvittää myös keskustan käyttäjien ja keskustassa asuvien suhtautuminen kävelykeskustan suunnitteluun ja kehittämiseen, ja verrata tuloksia tässä tutkimuksessa selvitettyihin kadunvarsiliikeryrittäjien näkemyksiin.

LÄHDELUETTELO

- Aario, Leo (1952). *Helsinki suurkaupunkina*. Terra 64, 43-56.
- Aalto, Olli & Anu Patrikainen (2000). Helsingin autoton päivä epäonnistui.
Helsingin sanomat 27.9.2000.
- Aleksanterinkadun seurantatutkimus (1983). *Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto*
- *Julkaisuja LB 3 /83*. 40 s.
- Alku, Antero (2004). Kaupunki sivuraiteilla. Teoksessa Martinsen, Rolf (toim.)
(2004). *Herää Helsinki! Kaupunkisuunnittelu kaaoksessa*, 23–30. Helsingin
kaupunkisuunnitteluseura. Kyrrii Oy, Helsinki
- Alku, Antero (2007). Kävelykeskusta ei edellytä keskustatunnelia.
Helsingin sanomat 5.1. 2007.
- Astikainen, Arto (2008). Ruuhkamaksu nosti vastarintaa eduskunnassa. *Helsingin*
sanomat 21.2.2008.
- Autoton päivä (2008). 27.2.2008. <www.autotonpaiva.fi>
- Autoton päivä Helsingissä kahdeksannen kerran (2007). *Helsingin sanomat*
21.9.2007
- Autoton vappu Helsinkiin myös ensi vuonna (1990). *Helsingin sanomat* 7.8.1990.
- Autoton vappu raikasti ilmaa (1994). *Helsingin sanomat* 10.6.1994.
- Elinvoimainen ydinkeskusta* (2007). Kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston julkaisematon työohjelma.
- Enemmistö ry. – liikennepoliittinen yhdistys (2008). 13.1.2008.
<<http://www.enemmisto.kaapeli.fi/etusi/fset.htm>>
- Flyvbjerg, Bent (1998). *Rationality and Power. Democracy in Practice*. Chicago:
The University of Chicago Press.
- Forssén, Ilpo (2008). Helsingin keskustaprojektin projektipäällikkö, Helsingin
kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto. Haastattelu Helsingissä 8.1.2008.
- Gehl Architects (2005). *Problem och potential 2005 - Stadsrum och stadsliv i*
Stockholms innerstad. 99 s. Stockholms stad, Stockholm.
- Gehl, Jan (1971/1996). *Life between buildings – Using Public Space*. 202 s.
Boktrygeriet, Skive.
- Gehl, Jan & Lars Gemzøe (1996). *Public Spaces - Public Life*. 96 s. The Danish
architectural press, Copenhagen.
- Haggett, Peter (2001). *Geography - A global synthesis*. 864 s. Prentice Hall,
Harlow.
- Hall, Peter (2002). *Urban and regional planning*. 237 s. Routledge, London.
- Hautamäki, Lauri & Seppo Siirilä (1969). *Delimiting the CBD in Finland*.
Helsingin Yliopiston Maantieteen laitoksen julkaisuja, Sarja A 77. 40 s.
Helsinki.
- Heikkilä, Mikko, Tuomas Santasalo & Björn Silfverberg (1994). *Pohjoismaisia*
kävelykeskustoja. 80 s. Ympäristöministeriö, alueidenkäytön osasto.

- Heikkilä, Mikko, Seppo Karppinen & Tuomas Santasalo (1996). *Suomalaisia kävelykeskustoja*. 146 s. Ympäristöministeriö, alueidenkäytön osasto.
- Heikkilä, Mikko, Seppo Karppinen & Tuomas Santasalo (1998). *Parempi kaupunkikeskusta – seitsemän kaupunkikeskusta kehittäminen*. 197 s. Ympäristöministeriö, alueidenkäytön osasto.
- Helander, Vilhelm & Mikael Sundman (1970). *Kenen Helsinki – raportti kantakaupungista*. 122 s. WSOY, Porvoo.
- Helenius-Mäki, Leena (2004). Kaupungin symbolitalouden ytimessä. Teoksessa Sotarauta, Markku & Kati-Jasmin Kosonen (toim.). *Yksilö, kulttuuri ja innovaatioympäristö. Avauksia aluekehityksen näkymättömään dynamiikkaan*, 202-221. Tampere University Press, Tampere.
- Helsingin kaupungin esteettömyyssuunnitelma* (2005). Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisuja 2005:7. 51 s.
- Helsingin keskustaan tulee autoton vappu. Espat ja Aleksi muutetaan pihakaduiksi vapun ajaksi (1990). *Helsingin sanomat* 20.3.1990.
- Helsingin viheralueohjelma 1999 – 2008* (1998) Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisuja. 60 s.
- Helsingissä hankala kävellä (1992). *Helsingin sanomat – Pääkirjoitus* 18.11.1992.
- Helsinki alueittain 2006* (2007). 200 s. Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Honkonen, Juha (2000). Helsingissä järjestetään syyskuussa autoton päivä. *Helsingin sanomat* 26.6.2000.
- Huhta, Matti (2003). Helsingin ydinkeskustaan tulossa 3000 autopaikkaa pysäköintiluoliin. *Helsingin sanomat* 10.11.2003
- Huhtanen, Jarmo (2008). Keskustatunnelin hylkääminen pienentämässä kävelykeskustaa. *Helsingin sanomat* 19.1.2008.
- Häkli, Laura (2000). Autoton päivä ei näkynyt Helsingin keskustassa. *Helsingin sanomat* 23.9. 2000.
- Jokinen, Riku (2008a). Helsingin keskustatunneli jää näillä näkymin rakentamatta. *Helsingin sanomat* 17.1.2008.
- Jokinen, Riku (2008b). Helsingin demarit haluavat ruuhkamaksut pääkaupunkiseudulle. *Helsingin sanomat* 24.1.2008.
- Junttila, Ulla-Kirsti (1995). *Kaupunkiympäristön suunnittelu*. 160 s. Rakennustieto, Tampere.
- Jyväskylä-lehti (2003). Turha huoltoliikenne kävelykadun ongelma. 26.2.2008. <<http://www3.jkl.fi/tiedotus/lehti/index.php/2003-03/178>>
- Kaasinen, Timo (2000). *Helsingin keskustatunneli: ympäristövaikutusten arviointiselostus*. 80 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2000/14. Painotalo Auranen Oy, Forssa
- Katu viihtyisäksi ja turvalliseksi – neljä kävelykatusuunnitelmaa* (1986). 32 s. Kaavoitus ja rakennustutkimuksen neuvottelukunta, Ympäristöministeriö.
- Kauppakamari: Mahdollisuus keskustatunnelin rakentamiseen säilytettävä (2007). *Helsingin sanomat* 29.12.2007

- Kauppinen, Marjut (2008). Arkkitehti, Helsingin rakennusvalvontavirasto.
Suullinen tiedonanto 20.3.2008.
- Keskustatunneli on Helsingille liian kallis (2007).
Helsingin sanomat – Pääkirjoitus. 22.4.2007.
- Keskustatunnelin asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus (2007). 27.2.2008.
Kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslistat 26.4.2007. <http://www.hel2.fi/ksv/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Esityslistat/071130063.htm#P349_7598>
- Kiiskilä, Kati, Kerkko Vanhanen & Maija Stenvall (2006). *Liikkuminen ja arjen ajan hallinta*. Arjen hallinta – tutkimuksen osaraportti 2006.
60 s. Teknillinen korkeakoulu, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus
- Korpi, Tero (1992). *Keskustan elvyttäminen ja kävelykadut kaupunkisuunnittelun strategiassa*. 152 s. Pro gradu-tutkielma, Turun kauppakorkeakoulu. Turku.
- Koskinen, Ilpo (2003). *Tuleeko keskustasta kauppakeskus? Semioottinen kauppa pääkaupunkiseudulla*. 20 s. Kuluttajatutkimuskeskus, Helsinki.
- Kosonen, Mauno, Harry Schulman, Mikko Valtakari & Pentti Viitala (1999).
Suunnittelualueena Suomi. 211 s. Yliopistopaino, Helsinki.
- Kunnat.net (2008). Tulevaisuussanastoa. 10.3.2008.
<http://www.kunnat.net/k_perussivu.asp?path=1;29;348;22176;23752#i>
- Kävely- ja pyöräilykatutyöryhmän selvitys (2002). *Liikenne ja viestintäministeriön julkaisuja 7/2002*. 33 s. liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.
- Kävelykadun irvikuva vuodesta toiseen (2003). *Helsingin sanomat* 25.1.2003
- Kävelykatutyöryhmän mietintö (1984). *Komiteanmietintö 1984:56*. 92 s. Valtion painatuskeskus, Helsinki.
- Kävelykeskusta ei laajene Yrjönkadulle ja Eerikinkadulle (1995). *Helsingin sanomat* 7.4.1995.
- Kävelykeskusta – Periaatesuunnitelma* (1989). 17 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsingin kaupunki.
- Kävelykeskustan periaatesuunnitelma* (2007). 25.2.2008.
Kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslistat 26.4.2007. <http://www.hel2.fi/ksv/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Esityslistat/071130063.htm#P1059_83012>
- Københavns Kommune – Ledelseinformation (2007). 9.12.2007
<<http://www.sk.kk.dk/>>
- Lapintie, Kimmo (2003). Suunnittelun paradigman muutokset ja tieto/valta.
Yhdyskuntasuunnittelu 2003:2. 9-25
- Latikka, Aino (2000). Yritykset suhtautuvat nihkeästi Euroopan autottomaan päivään. *Helsingin sanomat* 16.9.2000.
- Lehtovuori, Panu (2006). Helsingin keskipiste liikkuu länteen. *Helsingin sanomat* 23.4.2006.

- Liikenteenohjauskeskus - Keskustan ajantasainen pysäköintiopastus (2006).
27.2.2008 <<http://www.hel2.fi/liikenteenohjaus/pysakointiopastus/keskusta.asp>>
- Lindblom, Charles E. (1959). The Science of "Muddling Through". *Public Administration Review*. Vol. 19, No. 2, pp. 79-88
- Lindblom, Maria & Timo Vuolanto (1994). *Kauppakierroksella ydinkeskustassa*. 44 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1994:7.
- Lindblom, Maria (1995). *Mannermainen Mikonkatu*. 15 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1995: 11.
- Mannila, Marko (1999). Jalankulkijat valittavat katumainoksista. *Helsingin sanomat* 9.9.1999.
- Mannila, Marko (2000). Mikonkadusta ja Kluuvikadusta on tullut muotikeskuksia. *Helsingin sanomat* 7.1.2000
- Manninen, Antti (2003). Jo kolmannet talot Ison Roban alkupäässä. *Helsingin sanomat* 25.5.2003
- Manninen, Rikhard (2007). Yleiskaavasuunnittelija, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Suullinen tiedonanto 31.5.2007.
- Maunula, Leena (1999). Kaupunkivalaistuksen uusi ilme etenee. *Helsingin sanomat* 5.11.1999
- Mäenpää, Pasi (2005). *Narkissos kaupungissa. Tutkimus kuluttaja-kaupunkilaisesta ja julkisesta tilasta*. 432 s. Tammi, Helsinki.
- Mielipide keskustatunnelin asemakaavahankkeesta (2006). Helsingin luonnonsuojeluyhdistys. < <http://www.sll.fi/yhdistykset/helsy/keskustatunneli06.html> >
- Norppa, Miika (2007). *Tutkimus Helsingin ydinkeskustan vetovoiman kehittämisestä – sovelletuista strategioista ja keskustan käyttäjien kokemuksista*. 175 s. Pro gradu – tutkielma, Helsingin yliopiston maantieteen laitos. Helsinki
- Oikarinen, Ilkka (2007). *Kadunvarsiliiketilat Helsingin ydinkeskustassa*. Julkaisematon paikkatietoanalyysi. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki.
- Oja, Vesa (1995). Uutta elämää Yrjönkadulle. *Helsingin sanomat* 8.3.1995
- Oslo sentrum prinsipplan for gatebruken* (2001). 58 s. Samferdselsetaten, Oslo.
- Pasuri, Tiina (2008). Asiamies, Helsingin kauppakamari. Haastattelu Helsingissä 4.1.2008.
- Pekonen, Laura (1997). Yrjönkadusta ja Eerikinkadusta ei vieläkään tehdä kävelykatuja. *Helsingin sanomat* 13.4.1996
- Pohjanpalo, Olli (2006a). Kävelykeskusta etenee pätkittäin Helsingissä. *Helsingin sanomat* 4.4.2006.
- Pohjanpalo, Olli (2006b). Helsinki harkitsee mainostelineiden kieltämistä keskustan jalkakäytäviltä. *Helsingin sanomat* 8.8.2006.
- Pugalis, Lee (2006). *Wonderful, wonderful Copenhagen*. 11s. RH Williams Travel Award 2006 Final Paper.

- Rajanti, Taina (2002). Helsingin autojärjestelmä- juurtunut teknologia. Teoksessa Järvelä, Marja, Katinka Lybäck & Marika Jokinen (toim.). *Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet*. 240 s. Jyväskylän yliopistopaino, Jyväskylä.
- Rakentamistapaohje – Toukokuu 2004 (2004). *Siirrettävät mainostelineet eli standit. Sijoittamisperiaatteet*. Rakennusvalvontavirasto, Helsingin kaupunki.
- Salmela, Marja (2007). Mikonkatu aiotaan kattaa Esplanadin ja Aleksanterinkadun väliltä. *Helsingin sanomat* 27.4.2007.
- Santasalo, Tuomas (2000). *Oulun keskustan kehittämisen visiointi*. 71 s. Oulun kaupunki, tekninen keskus.
- Santasalo, Tuomas & Heli Heusala (2002a). *Helsingin keskustan kaupallinen rakenne*. Helsingin kaupunginkanslian julkaisusarja A 16/2002. 76 s. Helsinki.
- Santasalo, Tuomas & Heli Heusala (2002b). *Erikoiskauppa kaavoituksessa*. 88 s. Hakapaino Oy, Helsinki.
- Schulman, Harry (2000). Helsingin suunnittelu ja rakentuminen. Teoksessa Schulman, Harry, Panu Pulma & Seppo Aalto. *Helsingin historia vuodesta 1945, osa 2*, 1-108. Oy Edita Ab, Helsinki.
- Sipilä, Anna-Mari (2007). Ruma kaunis Helsinki. *Helsingin sanomat* 21.1.2007.
- Sotarauta, Markku & Nina Mustikkamäki (toim.) (2001). *Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä*. 207 s. Suomen Kuntaliitto, Acta-sarja 137. Helsinki.
- Statistics Norway (2008). Figures on Oslo Municipality. 31.3.2008. <<http://www.ssb.no/english/municipalities/0301>>
- Statistics Sweden (2008). Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2007 och befolkningsförändringar kvartal 4 2007. 31.3.2008. <http://www.scb.se/templates/tableOrChart___228185.asp>
- Tilastokeskus (2002). Luokitukset – Toimialaluokitus 2002. 4.3.2008 <http://www.stat.fi/tk/tt/luokitukset/lk/toimiala_index.html>
- Toiskallio, Kalle (2000). Parkkiluolien autot-on keskusta. Teoksessa Stadipiiri (toim.) *URBS – Kirja Helsingin kaupunkikulttuurista*, 183–198. Oy Edita Ab, Helsinki.
- Tuohimaa, Pasi (1999). Lämmitys sulattaa Pohjoisespan jalkakäytävää. *Helsingin sanomat* 15.1.1999.
- Ulkomainoslaitteiden nykytila ja tulevaisuuden suuntaviivat Helsingissä* (2005). Työryhmän loppuraportti 10.5.2005. Rakennusvalvontavirasto, Helsingin kaupunki.
- Vainio, Riitta (1998). Viherrakentaminen teettää töitä huippuvuosien tapaan. *Helsingin sanomat* 10.8.1998.
- Valtion ympäristöhallinnon verkkopalvelu (2006). 17.4.2007. <<http://www.ymparisto.fi/>>

- Viitamies, Janne (2007). *Kävely-Alexi ympäristökonfliktina Helsingissä 1967 – 1987*. Esitelmä kaupunkitutkimuksen päivillä 3-4.5.2007
- Vuolanto, Timo (2005). *Sisäkaupungin kehitysnäkymät*. 20 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2005:1.
- Vuolanto, Timo (1996). *Yrjön- ja Eerikinkadut kauppakatuina*. 8 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston tutkimuskatsauksia 1996:1.
- Vuoristo, Pekka (1990). Helsingin kävelykeskusta on syksyllä valmis poliitikkojen puntaroitavaksi – Autot alas, rahat ylös. *Helsingin sanomat* 29.4.1990.
- Väestörekisterikeskus (2008). Läänien, maistraattien, kihlakuntien ja kuntien asukaslukutiedot kuukausittain. 31.3.2008. <[http://www.vrk.fi/vrk/files.nsf/files/91813BC103230A0DC2257406003660B9/\\$file/080229.htm](http://www.vrk.fi/vrk/files.nsf/files/91813BC103230A0DC2257406003660B9/$file/080229.htm)>
- Whitehead, Tim, David Simmonds & John Preston (2006). *The effect of urban quality improvements on economic activity*. Journal of Environmental Management 80, 1–12.
- Yleiskaava 2002 – Selostus (2003). *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2002: 17*. 240 s. Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsingin kaupunki.

LIITE 1

Kysely keskustan kadunvarsiliikeryittäjille

Hei, olen suunnittelumaantieteen opiskelija Helsingin yliopistosta ja teen pro gradu -työtä Helsingin kävelykeskustan suunnittelusta. Tämän kyselylomakkeen tarkoituksena on kerätä ydinkeskustassa toimivien kadunvarsiliikeryittäjien kokemuksia ja näkemyksiä sijaintikadusta ja Helsingin kävelykeskustasta sekä sen suunnittelusta.

Toivon että vastaatte kysymyksiin huolellisesti. Kaikki vastaukset käsitellään luottamuksellisesti. Kiitos osallistumisesta! (ilkka.oikarinen@helsinki.fi)

Aluksi muutamia väittämiä sijaintikatuunne liittyen. Oletteko niistä samaa vai eri mieltä?

Vaihtoehdot: Täysin samaa mieltä (5), Jokseenkin samaa mieltä (4), Ei samaa eikä eri mieltä (3), Jokseenkin eri mieltä (2), Täysin eri mieltä (1).

1. Turvallisuus ja viihtyisyys

	Täysin samaa	Jokseenkin samaa	Ei samaa eikä eri	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
1.1 Sijaintikadullanne tulisi olla enemmän istutuksia_____5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2 Sijaintikadullanne on häiritsevää ajoneuvoliikennettä.5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3 Sijaintikatunne on kävelijöille turvallinen_____5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4 Sijaintikatunne on viihtyisä _____5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.5 Sijaintikatunne on miellyttävästi valaistu_____5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Kaupallinen vetovoimaisuus ja saavutettavuus

	Täysin samaa	Jokseenkin samaa	Ei samaa eikä eri	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
2.1 Liikkeenne on hyvin saavutettavissa kävellen_____5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.2 Liikkeenne on hyvin saavutettavissa polkupyörällä__5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3 Liikkeenne on hyvin saavutettavissa henkilöautolla _5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.4 Liikkeenne on hyvin saavutettavissa julkisilla liikennevälineillä _____5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.5 Sijaintikatunne on kaupallisesti vetovoimainen ____5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.6 Sijaintikadullanne mainostamista rajoitetaan liikaa _5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.7 Sijaintikadullanne tulisi olla monipuolisemmin kaupallisia palveluita_____5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.8 Liikkeenne lähistöllä on riittävästi pysäköintipaikkoja asiakkailleen_____5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.9 Millaista palautetta asiakkaanne ovat

antaneet sijaintikadustanne? _____ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1 ☐

Vaihtoehdot: Paljon myönteistä (5), Enemmän myönteistä kuin kielteistä (4), Sekä myönteistä että kielteistä (3), Enemmän kielteistä kuin myönteistä (2), Paljon kielteistä (1).

2.10 Ostavatko yksityisautoilevat asiakkaat enemmän

kuin muut? _____ Ei ☐ Kyllä ☐ → Kysymys 2.11

2.11 Arviolta kuinka monta prosenttia enemmän _____ %

3. Huoltoliikenne

	Täysin samaa	Jokseenkin samaa	Ei samaa eikä eri	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
3.1 Kadullanne on häiritsevää ja asiaankuulumatonta huoltoliikennettä _____	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
3.2 Katunne huoltoliikennettä tulisi rajoittaa nykyistä enemmän _____	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
3.3 Huoltoliikenne vaikuttaa haitallisesti sijaintikatunne kaupalliseen vetovoimaisuuteen _____	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
3.4 Ydinkeskustan huoltotunneli tulee helpottamaan huollon järjestämistä liikkeeseeni _____	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>

3.5 Mitä parannuksia toivoisitte huoltoliikenteenne järjestämiseen tulevaisuudessa?

4. Seuraavaksi joitakin kysymyksiä ja väittämiä koskien Helsingin kävelykeskustaa. Oletteko niistä samaa vai eri mieltä?

	Erittäin hyvin	Hyvin enkä huonosti	En hyvin	Huonosti huonosti	Erittäin huonosti
4.1 Kuinka hyvin katsotte tuntevanne Helsingin kävelykeskustasuunnitelmia _____	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
	Täysin samaa	Jokseenkin samaa	Ei samaa eikä eri	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
4.2. Helsingin nykyinen kävelykeskusta on yrityksenne kannalta hyödyllinen kokonaisuus _____	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
4.3. Helsingin kävelykeskustaa tulisi laajentaa _____	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
4.4 Laajeneva kävelykeskusta vaikuttaa liikevaihtoonne positiivisesti _____	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
4.5 Kävelykeskusta lisää ydinkeskustan vetovoimaa _____	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
4.6 Kävelykeskusta parantaa ydinkeskustan yritysten toimintaedellytyksiä _____	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
4.7 Yksityisautoilua ydinkeskustassa tulisi rajoittaa _____	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
4.8 Yksityisautoilusta ydinkeskustassa on haittaa yritykselleni _____	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>

4.9 Osa keskustan kaduista ja kortteleista tulisi kattaa___5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1 ☐

4.10 Keskustan huoltotunnelista
on yrityksellenne hyötyä_____5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1 ☐

4.11 Keskustatunnelista olisi toteutuessaan yrityksellenne
hyötyä_____5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1 ☐

4.12 **Keskuskadun ja Kalevankadun itäpään**
muuttaminen kävelykaduksi on hyvä asia _____5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1 ☐

4.13 Autottomat tapahtumapäivät, kuten autoton vappu ja
autoton päivä lisäävät liikkeen myyntiä _____5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1 ☐

4.14 Keskustan kävelykadut ja -aukiot ovat viihtyisiä ___5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1 ☐

4.15 Mitä hyvää ja mitä huonoa näette Helsingin nykyisessä kävelykeskustassa?

- Hyvää

- Huonoa

4.16 Mitkä keskustan kadut sopisivat mielestänne kävelykaduiksi nykyisten kävelykatujen lisäksi?

4.17 Mitkä nykyisistä kävelykaduista eivät mielestänne sovi kävelykaduiksi?

5. Lopuksi muutama kysymys yrityksestänne:

5.1 Toimiala:

5.2 Minä vuonna liikkeenne on aloittanut tällä kadulla? Vuonna _____

5.3 Kauanko olette toimineet nykyisessä liikehuoneistossa? _____ vuotta

Jos kysely herätti teissä ajatuksia tai jos teillä on ideoita Helsingin kävelykeskustaan liittyen, on niille varattu tilaa tähän.